



Braunschweigische Heimat

Braunschweigischer Landesverein für Heimatschutz e. V.

78. Jahrgang · 1992



UB Braunschweig 84



2714-4790



2714-4790

Braunschweigische

Heimat

Braunschweigischer Landesverein für Heimatschutz e. V.

78. Jahrgang · 1992

Inhalt

Otto Thielemann · 10. November 1893 — 4. Dezember 1990	3
Dagmar Gaedtko-Eckardt Zur Interpretation spätkaiserzeitlicher Drehscheibenkeramik im braunschweigischen Raum	6
Christian Juranek Der Verfasser des ersten deutschen Tristanromans im Mittelalter. Versuch einer näheren Bestimmung der Person Eilhart von Oberg	16
Wolfram Reifenstein Johann Christoph Dommerich — ein Lebensbild	29
Dietmar Salewsky Gesellschaft im Eisenbahnzeitalter. Soziale Veränderungen der Gesellschaft im Umfeld des Eisenbahnzeitalters	37
Hermann Ahrens Über die Lebensverhältnisse der Landarbeiter in den zwanziger Jahren	87
Buchbesprechungen	97
Der Braunschweigische Landesverein für Heimatschutz im Jahre 1991	104

Herausgegeben vom Braunschweigischen Landesverein für Heimatschutz e. V.
Schriftleitung Wolf-Dieter Steinmetz
Wolfenbüttel 1992

© Braunschweigischer Landesverein für Heimatschutz

Geschäftsstelle: Kanzleistraße 3, W-3340 Wolfenbüttel

Schriftleitung: Wolf-Dieter Steinmetz, Kanzleistraße 3, W-3340 Wolfenbüttel

Titelbild: Grütemannisches Haus in Wolfenbüttel, Stadtmarkt 10. Lange Zeit Wohnung des Rektors der Großen Schule, Johann Christoph Dommerich (s. S. 29-36).

Foto: Dieter Heitefuß, Braunschweig

Umschlagentwurf: Klaus Grözingen, Braunschweig

Alle Zuschriften sind an den Schriftleiter zu richten; ebenfalls Besprechungsexemplare und Sonderdrucke von Aufsätzen, die im Literaturteil angezeigt werden sollen.

Für die einzelnen Beiträge sind jeweils die Verfasser verantwortlich.

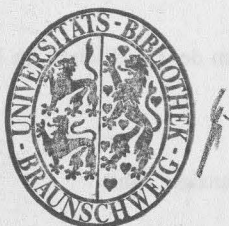
Der Zweck des Vereins ist mit Bescheid des Finanzamtes Braunschweig-Stadt vom 14. 5. 1982 (AZ.IV-231-Gem LNR.: B 41) als förderungswürdig im Sinne der Steuergesetze anerkannt. Für Zuwendungen über den Mitgliedsbeitrag hinaus können deshalb Spendenbescheinigungen erteilt werden.

Anmeldungen über die Geschäftsstelle Kanzleistraße 3, 3340 Wolfenbüttel.

Postgirokonto des Braunschweigischen Landesvereins für Heimatschutz: Hannover Nr. 44065-308.

Bankkonto: Norddeutsche Landesbank Nr. 111 690, Braunschweig.

Gedruckt mit einem Zuschuß der Stadt Braunschweig.



Druck: Heckners Verlag, Wolfenbüttel

Otto Thielemann

10. November 1893 — 4. Dezember 1990



Am 4. Dezember 1990 verstarb in Goslar der Realschullehrer i. R. Otto Thielemann im hohen Alter von 97 Jahren. Bei vorweihnachlichem Schneetreiben wurde er am 10. Dezember auf dem östlich des ehemaligen kaiserlichen Chorherrenstiftes St. Georg gelegenen Waldfriedhof an der Feldstraße von Angehörigen, Verwandten und Freunden zur letzten Ruhe geleitet.

Ein weithin bekannter, geachteter und mehrfach öffentlich geehrter Heimatforscher aus dem Nordharzraum, bis in sein letztes Lebensjahr schriftstellerisch tätig, ging von uns. Durch seine Beiträge für die Geschichtsforschung und Volkskunde, die Urgeschichte und Denkmalpflege, als ehemaliger Kreispfleger für den Landkreis Goslar, war Otto Thielemann eng mit der Geschichte unserer braunschweigischen Heimat verbunden.

Er wurde am 10. November 1893 in Eltze im damaligen Kreis Peine als viertes von sechs Kindern auf dem Thielemann-Hof geboren. Bäuerliche Arbeit und Lebensform im Umkreis des Südheide-Dorfes waren ihm daher von Kindheitstagen an vertraut und prägten ihn nachhaltig. Auch nach jahrzehntelangem Wohnen in seiner geliebten Stadt Goslar blieb er innerlich dem Landleben mit all seinen Erscheinungsformen und geschichtlichen Hintergründen mehr als der Stadt zugewandt. Die erste Muttersprache, die an sein Ohr klang, die in Eltze gesprochene niederdeutsche Mundart, begleitete ihn lebenslang und war ihm stets lebendiger Quell menschlichen Miteinanders. Sein schlichtes Wesen und so gar kein Streben nach äußeren Würden hatten wahrscheinlich in der Kargheit des Heidebauernlebens ihren Ursprung. Dafür zeichnete ihn ein wacher Realitätssinn aus, wohl ein Ergebnis der im Existenzkampf gehärteten Bauernfamilie in Eltze, der ihm Möglichkeiten und Grenzen des eigenen Lebens aufzeigte und ihn befähigte zum Erkennen wirklicher Probleme, die es zu lösen galt. Gleichwohl war Otto Thielemann stets weltoffen und begegnete den Gesprächspartnern ohne Vorurteil, zunächst aber innerlich abwartend entsprechend einem Wesenszug einheimischer norddeutscher Menschen ganz allgemein. Die Fähigkeit, Schein von Wirklichkeit deutlich zu trennen, ermöglichte ihm später eine wissenschaftsbezogene Tätigkeit auf verschiedenen Gebieten, aufbauend auf gründlichem Quellenstudium.

Der Bauernsohn, der schon in der Dorfschule in Eltze durch seine Fragen und guten Leistungen auffiel, wählte konsequenterweise den Beruf des Volksschullehrers, ein Berufsziel, das damals viele begabte Landsöhne anstrebten, um ihren geistigen Neigungen eine Lebensgrundlage zu geben. Aus ihnen wurden tüchtige Land- und Stadtlehrer, die durch Jahrzehnte das Schulwesen an Volks- und Mittelschulen formten und solide Kenntnisse der Jugend vermittelten. Auf der Präparande in Gifhorn von 1908 bis 1911, dann von 1911 bis 1914 im Lehrerseminar in Northeim ausgebildet, unterrichtete Otto Thielemann in Schönhausen, Harzungen, Urbach und Duingen. Nach Ableistung seiner Militärzeit und der Teilnahme am ersten Weltkrieg von 1915 bis zum 1. Dezember 1918 bekam er zum 16. des Monats auftragsweise eine Schulstelle in Groß Mahner, wo er bis 1922 blieb. Hier schlug er tiefere Wurzeln, denn er heiratete 1923 Elisabeth Hohnschopp, Tochter des in Groß Mahner sehr angesehenen Lehrers und späteren Landwirts Friedrich Hohnschopp und seiner Ehefrau Conradine, geb. Samblebe. Aus der Ehe gingen eine Tochter und ein Sohn hervor. Die Familie verzog nach Goslar, wo Thielemann 1927 die Lehrbefähigung für den Unterricht an Mittelschulen erwarb (später Realschule).

Für die außerschulischen Tätigkeiten, die später stets in den Fächern Heimatkunde, Geschichte, Geographie und Biologie schulbezogen angewandt wurden, war für Thielemann das Seminar in Northeim von großer Bedeutung. Aus den südniedersächsischen Dörfern fanden sich hier viele noch plattdeutsch redende oder wenigstens verstehende Landeskinder ein, die wissensdurstig so kenntnisreichen Seminarlehrern wie K. Dageförde und A. Tecklenburg lauschten. Hier traf Thielemann Wilhelm Barner, den späteren Heimatmuseumsbegründer und Urgeschichtsforscher im Kreis Alfeld, ferner die dann im Verlaufe der Jahre als Direktoren oder Leiter von Landschulen tätigen und als bedeutende Heimatforscher hervorgetretenen Kollegen Franz Zobel aus Salzgitter, Robert Bartels und Georg Köstermann aus dem Kreis Peine. Letzterer war Jahrzehnte in Eltze tätig und hat im heimatlichen Bereich von Thielemann die ur- und frühgeschichtlichen Siedlungsverhältnisse erkundet. Auf der Grundlage gemeinsamer Interessen auf dem Gebiet der Landeskunde im weitesten Sinne bildete sich schon in Northeim ein Freundes- und Forscherkreis, der lebenslang Bestand haben sollte. Zu ihm gehörten ferner Dr. Karl Kummer, Wilhelm Lampe, Otto Fahlbusch, Kurt Sauermilch u. a. Zu Jahrestagungen, oft mehrere Tage dauernd, traf man sich während der Sommerferien im Heimatmuseum in Alfeld, nachdem Wilhelm Barner die Leitung übernommen hatte. Eine Frucht gemeinsamer Arbeit der nebenberuflich tätigen Kreisheimatpfleger, Museumsleiter oder Kreispfleger für Urgeschichte waren die „Blätter für Volkstum und Heimat“ für den Regierungsbezirk Hildesheim, einer heimatgeschichtlichen Zeitschrift, die Barner in Alfeld im Namen der „Vereinigung für Volkstum und Heimat“ herausgab.

Im Märzheft 1942 wird von Barner allen Mitgliedern „die Verordnung über Gebietsbereinigungen im Raume der Hermann-Göring-Werke Salzgitter“ des Reichsministers des Innern vom 25. Juni 1941 bekanntgegeben. Die Folge war das Ausscheiden bewährter Mitarbeiter aus der „Vereinigung für Volkstum und Heimat“. Barner schrieb damals: *„Die Stadt sowie der Landkreis Goslar scheiden mit dem 31. März als Mitglieder aus und damit gleichzeitig aus der Gemeinschaft der Kreispfleger für Volkstum und Heimat unseres Bezirks die Herren ...*

Kreisheimatpfleger Lehrer Franz Zobel und Kreispfleger für Urgeschichte Mittelschullehrer Otto Thielemann.“

Unter dem Einfluß von K. Dageförde und A. Tecklenburg fanden die genannten Seminaristen den Zugang zur Geschichtswissenschaft. Als dann Prof. Karl-Hermann Jacob-Friesen, Direktor des Provinzialmuseums in Hannover, um 1930 Kurse für Ur- und Frühgeschichte und Bodendenkmalpflege einrichtete, scheuten Thielemann und seine Freunde keine Mühe, daran teilzunehmen, um sich in dem neuen Zweig der Geschichtsforschung über die Schriftquellen hinaus, der Bodendenkmalforschung (Ur- und Frühgeschichte), einzuarbeiten. Jacob-Friesen baute sehr auf die Kreativität der jungen Lehrer, die schließlich selbständig und eigenverantwortlich im Gelände Urkunden in Form von Sachgütern aus den Fluren der Heimat bergen sollten.

Bei den Werla-Ausgrabungen in den dreißiger Jahren, die damals ähnliches Aufsehen erregten wie die heutigen Grabungen in Kalkriese bei Bramsche auf dem vermuteten Varus-Schlachtfeld, arbeitete Thielemann in den Sommerferien wochenlang mit, erwarb sich dabei neueste Kenntnisse in der Ausgrabungsmethodik und das Vertrauen des Grabungsleiters Dr. Schroller. Dieser betraute ihn bald mit selbständigen Untersuchungen auf dem Pfalzgelände, bei denen sein Zögling zum Erstaunen der Fachwelt Zeugnisse des mitteldeutschen Rössener Kulturkreises der Jungsteinzeit mit einem Hockergrab und prachtvoll verzierter Keramik ergraben konnte. In Othfresen untersuchte er einen frühmittelalterlichen Reihengräberfriedhof. Durch seine Grabungen und Veröffentlichungen in Fachzeitschriften trat er in Verbindung mit namhaften Gelehrten. Neben Prof. Karl Hermann Jacob-Friesen und Dr. Hermann Schroller korrespondierten mit ihm Prof. Ernst Sprockhoff, Prof. Otto-Friedrich Gandert und Prof. Herbert Jankuhn u. a.

Thielemann wollte nun nachweisen, daß die Nordharzregion westlich der Oker kein unbesiedeltes Land in den vorzeitlichen Perioden gewesen ist. Wer sein 1977 erschienenes Spätwerk „Urgeschichte am Nordharz“ zur Hand nimmt, wird erfreut den Fundreichtum zur Kenntnis nehmen, zu dessen Erschließung er seit 1937 in 41 Abhandlungen Beiträge lieferte. Nicht überschaubar ist die Anzahl der Aufsätze zur Heimatgeschichte und die sprachkundlichen Untersuchungen in Tageszeitungen, Heimatbeilagen, dem Goslarer Bergkalender und Schriften des Harzvereins. Es bleibt unsere Aufgabe, den literarischen Nachlaß zu erfassen und inhaltlich für die Geschichte unseres Heimatraumes zu erschließen. In Vorträgen und Exkursionen hat Otto Thielemann als Kreisheimatpfleger von 1941 bis 1968 die Nordharzregion siedlungs- und sprachgeschichtlich, volkskundlich und geographisch vorgestellt. Als Denkmalschützer hat er beachtliche Leistungen vollbracht. Ihm verdankt Salzgitter die Umsetzung des steinernen Torbogens vom Garßenhof in Gitter zum Vöppstedter Friedhof im Jahre 1941; die Stadt Goslar den Aufbau der urgeschichtlichen Abteilung im Goslarer Museum.

Für seine Verdienste um die Geschichte, Natur- und Landschaftspflege in Stadt und Landkreis Goslar wurde ihm 1943 die Rudorff-Plakette verliehen, 1959 das Bundesverdienstkreuz und 1975 die städtische Verdienstplakette in Silber. Er war Ehrenmitglied des Geschichtsvereins Goslar. In Anerkennung seiner Verdienste um die archäologische Forschung wurde er 1967 gewähltes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft für Ur- und Frühgeschichte und 1970 gewähltes Mitglied in der archäologischen Kommission von Niedersachsen.

Sein Sohn Jürgen faßte die letzten Lebensjahre seines Vaters in einem treffenden Satz zusammen: *„Zuletzt ragte er wie ein erratischer Fels in unsere hektische Zeit, die mehr auf die Ferne zeigt denn auf die Heimat mit ihren Facetten.“*

Und Otto Thielemann urteilte unter dem Eindruck der Zwänge, die sein Leben erfüllten bei Ausübung aller Tätigkeiten: *„Es war eine beglückende Sklaverei!“* Seine Frau Elisabeth, dies sei abschließend hervorgehoben, hat ihrem Mann stets zur Seite gestanden bei allen Untersuchungen und ihm den Rücken freigehalten für Forschung und Lehre. So gilt unser Dank posthum dem Ehepaar Thielemann für alle Mühe und manche persönliche Einschränkung, die hingenommen wurde, um den heimatkundlichen Erkenntnissen Geltung zu verschaffen.

Quellen:

Briefe und Gespräche mit Otto Thielemann. Archiv Wolfram Forche
Mitteilungen von Herrn Jürgen Thielemann, Hannover
Wilfried Bartels, Geschichte von Groß Mahner, Baddeckenstedt 1981, S. 112 und 115
Wilhelm Barner, Blätter für Volkstum und Heimat, Hildesheim 1942, Nr. 12, S. 160

Wolfram Forche

Dagmar Gaedtke-Eckardt

Zur Interpretation spätkaiserzeitlicher Drehscheibenkeramik im braunschweigischen Raum¹

Die Drehscheibenkeramik des braunschweigischen Raumes ist schon mehrfach herausgestellt worden. In der „Vorgeschichte des Landes Braunschweig“ bildet O. Krone 1931 15 Drehscheibengefäße von neun Fundplätzen ab (Krone 1931, 115 ff.). Im Text wird ein weiterer Fundort mit Drehscheibenware erwähnt. Bei den von Krone einbezogenen Gefäßen aus Meerdorf handelt es sich um freihandgeformte Stücke. Sie werden hier nicht berücksichtigt.

1935 stellte R. von Uslar 13 Fundorte mit Drehscheibenware des Braunschweiger Gebietes zusammen (von Uslar 1935, 251 f.). Ein Drehscheibengefaß aus Ricklingen ordnete von Uslar der braunschweigischen Gruppe ebenfalls zu. Mit weiteren Funden gehört dieses Stück in die von Zedelius 1977 als hannoversche Drehscheibenware herausgestellte Keramik (Zedelius 1977).

G. Thaerigen (1939, 11) erwähnte 1939 weitere Fundstellen. Eingehend beschäftigte sich H. Seemann 1975 im Zusammenhang mit der Keramik der Siedlung Gielde „Am Hetelberg“ mit der braunschweigischen Drehscheibenware (Seemann 1975, 66.91 — 98.104 — 107). 1978 veröffentlichte R. Busch (1978, 71 f.) eine Liste mit 29 Fundstellen (einschließlich Meerdorf). Drei von Thaerigen erwähnte Fundstellen (Harxbüttel, Hohenassel und Leinde) ließen sich nicht überprüfen, so daß sie nicht einbezogen wurden. Da Thaerigen ein Gefäß aus Hohenassel durch ein Foto dokumentiert (Thaerigen 1939, Taf. 14, 12) ist zumindest für diesen Fundort das Vorkommen von Drehscheibenware belegt. 1981 ergänzte Busch (1981, 139 Anm. 16) die Liste durch vier Fundpunkte. Dazu gehört auch Eilum, Ldkr. Wolfenbüttel, das mit Fragezeichen als Siedlungsplatz angesprochen wird. Möglicherweise handelt es sich aber auch um das von R. von Uslar (1935, 251) erwähnte Gräberfeld.

Durch neuere Materialvorlagen (Weski 1990, 191.195; Gaedtke-Eckardt 1992) erhöht sich die Zahl, so daß bis jetzt 39 Fundstellen mit Drehscheibenware im Braunschweiger Raum nachgewiesen werden können (Abb. 1). Sie sind unten in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet. J. Weber (1990, 27) verweist in diesem Zusammenhang auf eine unveröffentlichte Sammlung im Nachlaß von F. Niquet, die die Fundortliste „auf nahezu die doppelte Anzahl [gegenüber der von Busch publizierten] erweitert“. Die Funddichte ist damit auffallend hoch. Es ist möglich, daß auf fast allen kaiserzeitlichen Fundstellen des Braunschweiger Gebietes Drehscheibenkeramik auftritt.

Drehscheibenware liegt im braunschweigischen Raum von Siedlungsplätzen und Gräberfeldern vor. Die Siedlungen überwiegen zahlenmäßig; von den Gräberfeldern stammen jedoch auf Grund des Erhaltungszustandes der Gefäße aufschlußreichere Funde. Der jeweilige Anteil der Drehscheibenware am Keramikinventar der Fundplätze ist unterschiedlich, macht aber stets einen geringen Prozentsatz aus. In einigen Fällen handelt es sich nur um einzelne Scherben, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß viele Fundstellen lediglich teiluntersucht bzw. nur durch Oberflächenfunde belegt sind. Die meisten Drehscheibengefäße erbrachten die Siedlung Gielde „Am Hetelberg“ im Landkreis Wolfenbüttel mit 79 Nachweisen (Busch 1981, 139 Anm. 17) und die beiden großen Gräberfelder Rábke-Lelm im Landkreis Helmstedt und Pfingstberg im Stadtgebiet von Helmstedt. Auf dem Buckelgräberfeld bei Rábke-Lelm (Thaerigen 1939, 35 ff.; Niquet 1970) wurden seit dem 18. Jahrhundert Ausgrabungen vorgenommen. Aus den erhaltenen Funden und Aufzeichnungen kann auf einen über 1000 Gräber umfassenden Bestattungsplatz mit mindestens 14 Drehscheibengefäßen geschlossen werden. Der Pfingstberg im Stadtgebiet von Helmstedt (Gaedtke-Eckardt 1991) umfaßte circa 1000 Gräber. Bei 13 Bestattungen dienten Drehscheibengefäße als Leichenbrandbehälter. Darüber hinaus enthielten über 50 Gräber Scherben von gedrehten Gefäßen.

¹ Der Beitrag ist die erweiterte Fassung eines Vortrages, der am 24. September 1991 anläßlich der Jahrestagung des Nordwestdeutschen Verbandes für Altertumsforschung in Berlin sowie anläßlich des 41. Symposiums für Sachsenforschung in Krefeld gehalten wurde.

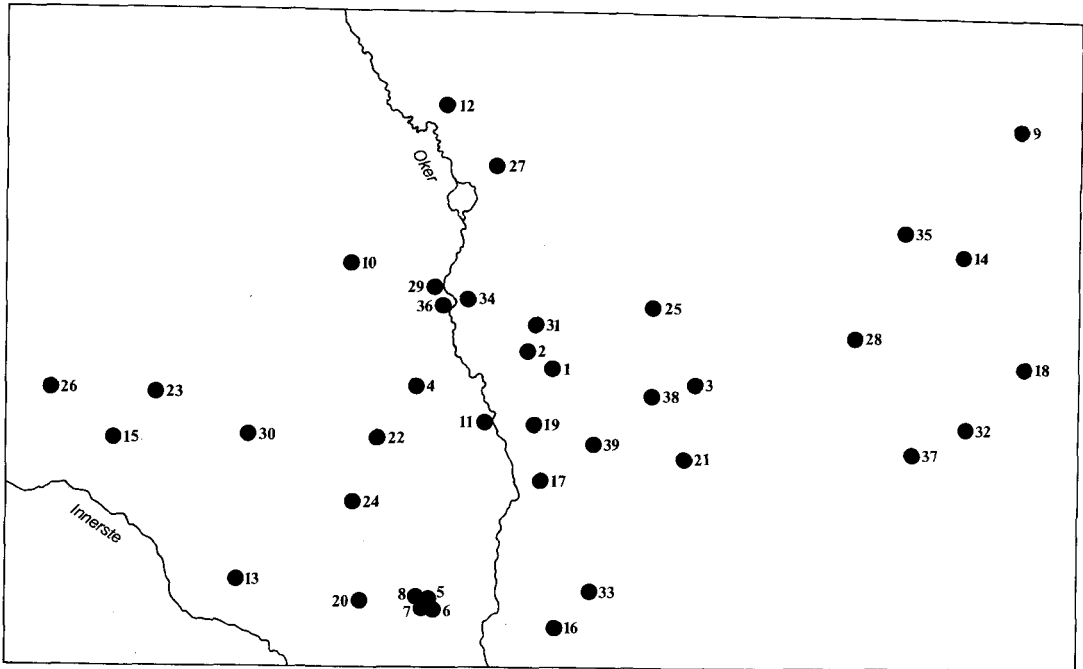


Abb. 1
Fundplätze mit Drehscheibenkeramik im Braunschweiger Raum

Drehscheibengefäßscherben wurden auch in Urnen weiterer Fundplätze beobachtet. In 5 von 14 untersuchten Bestattungen des Gräberfeldes Nettlingen, Ldkr. Hildesheim, fanden sich Scherben von gedrehten Gefäßen (Gaedtke-Eckardt 1992).

Fast alle Braunschweiger Drehscheibengefäße gehören zu der im betreffenden Zeitraum dominierend als Leichenbrandbehälter eingesetzten Gefäßgruppe, den Schalenurnen. Charakteristisch sind der ausgeprägte Fuß, der meist als Standring ausgebildet ist, und der betonte, ausbiegende und oft verdickte Rand. Unbetonte, gerade Ränder oder einfache Bodenformen bilden die seltene Ausnahme (z. B. Abb. 2.2). In der Regel sind die Gefäße mit plastischen Ornamenten verziert; häufig finden sich Kehlen (z. B. Abb. 2.3), Wülste (z. B. Abb. 3.3) oder Leisten (z. B. Abb. 5.1). Im übrigen ist wie bei den freihandgeformten Schalenurnen eine erhebliche Variationsbreite festzustellen. Sie zeigt sich allein schon in der Größe der Gefäße. Man kann sehr große, mittlere und kleine oder sehr kleine Exemplare unterscheiden. So liegt das Fassungsvermögen der Pfingstberger Drehscheibengefäße zwischen 250 ccm (Gaedtke-Eckardt 1991, Taf. 94, 728) und 4375 ccm (Gaedtke-Eckardt 1991, Taf. 43, 295). In der Regel sind die großen Gefäße dickwandig und die kleinen relativ dünnwandig. Auf Grund der geringen Wandstärke handelt es sich bei den Beigabenscherben vorwiegend um kleinere Gefäße.

Unterschiede finden sich auch in der Form und Verzierung. Einige Stücke sind gekennzeichnet durch einen geraden Hals und eine davon durch eine Leiste abgesetzte konische Schulter (Abb. 5.1). Häufig wird die Schulter durch einen plastischen Dekor hervorgehoben. Wülste — facettiert bzw. gerundet — gliedern die Schulter der Urnen 187 und 325 des Pfingstberger Gräberfeldes (Abb. 3.2 und 3.1), Kehlen die der Urnen 1538 aus Räbke-Lelm (Abb. 2.3) und 364 aus Helmstedt (Abb. 4.3). In einigen Fällen wird der Umbruch — wie bei dem Drehscheibengefäß aus Gielde (Abb. 4.5) zum Beispiel — durch eine Facette geprägt. Zahlreich sind auch Gefäße vertreten, bei denen das gesamte Oberteil — eine Trennung zwischen Hals und Schulter kann hier nicht vorgenommen werden — durch eine plastische Verzierung gegliedert ist. Mit Kehlen sind zum Beispiel die Gefäße aus Helmstedt (Abb. 2.1), Räbke-Lelm (Abb. 4.4) und Rüningen (Abb. 4.1), mit Wulst ist Urne 358 vom Pfingst-

berger Gräberfeld (*Abb. 3.3*), mit Wulst und gekielter Leiste Urne 582 (*Abb. 2.2*) desselben Fundplatzes auf dem Oberteil ornamentiert.

Auffälligerweise sind weitgehende Übereinstimmungen zwischen zwei Gefäßen selten zu beobachten. Die deutlichsten Gemeinsamkeiten weisen die Urnen 187 und 295 des Pfingstberger Gräberfeldes auf (Gaedtko-Eckardt 1991, Taf. 28, 187; 43, 295). Zu den wenigen Beispielen gehören auch Urne 364 aus Helmstedt und „18“ aus Rábke-Lelm (*Abb. 4.3 und 4.2*). Ähnliches begegnet also nicht nur innerhalb eines Fundkomplexes, sondern auch in verschiedenen Komplexen. Im übrigen ist jedoch festzustellen, daß jeweils die Gefäße eines Fundplatzes enger miteinander verbunden sind als mit denen anderer Fundstellen. Das Absatzgebiet dürfte daher lokal eng begrenzt gewesen sein.

Die Formunterschiede hängen natürlich zum Teil mit der zeitlichen Stellung der Gefäße zusammen. Die ersten Drehscheibengefäße treten in Stufe C1 auf. In diesen Zeitraum gehören die Urne aus Süpplingenburg, Ldkr. Helmstedt (Weski 1990, 191), die einige Scherben eines gedrehten Gefäßes enthielt, sowie die streng profilierten Schalenurnen aus Rábke-Lelm (*Abb. 5.1*). Ein direkt vergleichbares gedrehtes Gefäß aus Rebenstorf, Ldkr. Lüchow-Dannenberg (Körner 1939, Taf. 6, MBI 1 368), kann über eine mitgegebene Fibel mit hohem Nadelhalter in Stufe C1b gestellt werden. Die Mehrzahl der Drehscheibengefäße des Braunschweiger Raumes ist jedoch Stufe C3 zuzuweisen; einige lassen sich in die frühe Völkerwanderungszeit einordnen (Gaedtko-Eckardt 1991, 94 f.).

Der — gemessen am gesamten Keramikbestand eines Fundkomplexes — jeweils geringe Anteil an gedrehten Gefäßen deutet auf eine Sonderstellung. Es lassen sich jedoch Gründe anführen, die die Interpretation der Drehscheibenware als Luxusgut in Frage stellen.

Seemann (1975, 104 ff.) ging in seiner Arbeit über die kaiserzeitliche und merowingerzeitliche Keramik der Siedlung Gielde davon aus, daß die Gefäße mehr oder weniger Ziercharakter hatten; ihre geringe Härte ließ einen täglichen Gebrauch kaum zu. Die Härte der Drehscheibengefäße ist zwar unterschiedlich, meist sind sie jedoch als weich anzusprechen. Gleiches gilt für die freihandgefertigten Schalenurnen. Über die Verwendung der Drehscheibenware läßt sich nur wenig sagen. Es liegen jedoch auch Gefäße mit Abnutzungsspuren vor. Auch hierin unterscheiden sie sich nicht von den übrigen Schalenurnen. Diese kommen zwar ebenfalls im Siedlungsmaterial vor, treten auf Gräberfeldern jedoch weit häufiger auf.

Als Hinweis auf die Wertschätzung der Drehscheibenware sah Seemann (1975, 107) die Beigabe von Scherben an. Hier zeigen sich jedoch eher Bestattungssitten, denn auch Scherben freihandgefertigter Gefäße wurden sehr häufig in den Urnen angetroffen.

Auch allgemein sind die Bestattungen, bei denen gedrehte Gefäße als Leichenbrandbehälter dienten, nicht als reich anzusprechen, wobei allerdings darauf hinzuweisen ist, daß durch die Bestattungssitten die Aussagemöglichkeiten erheblich eingeschränkt sind. Von den 13 als Urnen genutzten Drehscheibengefäßen des Helmstedter Gräberfeldes enthielten überdurchschnittlich viele Kämme, verhältnismäßig wenige Urnenharz und einige Scherben, darunter zweimal von Drehscheibengefäßen. Nur ein Grab (Grab 582) war mit zwei Spielsteinen, davon ein Exemplar aus Elfenbein, ausgestattet. Kämme, Urnenharz und Scherben stellen die mit Abstand häufigsten Beigaben dieses Bestattungsplatzes dar. Für die aus Altgrabungen bekannten Drehscheibengefäße des Braunschweiger Raumes sind Beigaben sehr selten belegt. So führt Thaerigen (1939, 35 ff.) bei der Vorlage von sechs Drehscheibengefäßen aus Rábke-Lelm nur für eine Urne die Beigaben Urnenharz und Kamm auf.

Wichtige Gesichtspunkte bei der Interpretation der Drehscheibenware ergeben sich aus dem Vergleich mit der freihandgeformten Keramik. Die gedrehten und die freihandgefertigten Schalenurnen sind eng miteinander verknüpft. Diese Verbindung zeigt sich in der Form, in der Verzierung und in der Bearbeitung der Oberfläche.

Deutliche Gemeinsamkeiten in der Form und eine gleichartige Verzierung kennzeichnen die gedrehte Urne aus Rábke-Lelm (*Abb. 5.1*) und die freihandgearbeitete Urne 654 vom Pfingstberger Gräberfeld (*Abb. 5.2*). Beide weisen einen ausbiegenden Rand, einen geraden Hals und eine Leiste, die Hals und Schulter voneinander trennt, auf. Die Schulter ist unterschiedlich geformt — in einem Fall konisch, im anderen gewölbt —, und das Drehscheibengefäß ist mit einem Fuß ausgestattet. Dem Auftreten eines Fußes ist jedoch keine wesentliche Bedeutung beizumessen, wie weitgehend übereinstimmende Gefäße mit bzw. ohne ausgeprägtem Fuß belegen.

Sehr ähnlich sind auch die gedrehte Urne 533 und die freihandgeformte Urne 856 vom Helmstedter Gräberfeld (Gaedtko-Eckardt 1991, Taf. 71; 105) mit ausbiegendem Rand, steilem Hals, einer durch Wulst gegliederten Schulter, einem bauchigen Unterteil und einem Standring gestaltet. Neben diesen sehr eng verbundenen Gefäßen gibt es weitere, die in einzelnen Merkmalen übereinstimmen.

Da die Mehrzahl der Schalenurnen nicht genauer zu datieren ist, kann die Richtung der Beeinflussung nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Die Formelemente der streng profilierten Gefäße sind aus den älterkaizerzeitlichen Typen herzuleiten, so daß sich die Fertigung der Drehscheibenware zunächst an der der freihandgeformten orientiert. Bei den späteren Gefäßen ist auch eine umgekehrte Richtung möglich. Die Art der Verzierung könnte darauf hindeuten, daß die Drehscheibenware den Anstoß zu neuen Formen und Verzierungen gegeben hat. Facetten, Wülste, Riefen und vor allem gekielte Leisten sind Ornamente, die beim Drehen verhältnismäßig leicht zu erzeugen sind. Eine Beeinflussung durch provinzialrömische Gefäße ist nicht auszuschließen.

Wesentlicher ist jedoch ein anderer Gesichtspunkt. Zahlreiche gedrehte Gefäße wurden poliert und damit den ohne Scheibe hergestellten angeglichen. Die meisten polierten Gefäße weisen wie die übrigen Schalenurnen dunkelbraune bis schwarze Außenseiten auf, die nicht überarbeiteten graue oder hellbraune.

In diese Richtung weist auch die nachträgliche Überarbeitung an zwei gedrehten Gefäßen aus Schweinitz, Kr. Jessen (Geisler 1978). Bei diesen auf der langsam rotierenden Handtöpferscheibe gefertigten Töpfen wurden die Achsabdrücke beseitigt, in einem Fall wurde ein Tonklumpen eingesetzt, im anderen wurde das Loch zur Hälfte ausgestrichen; die Spuren des technischen Hilfsmittels waren offensichtlich unerwünscht.

Die gängige Interpretation bei selten auftretenden Objekten, die zudem mit einer aufwendigen, importierten Technik hergestellt wurden, wäre es, in ihnen eine Besonderheit zu sehen. Dagegen ist jedoch einzuwenden, daß es keine Hinweise darauf gibt, daß sie einen besonderen Sozialstatus dokumentieren. Allein das häufige Vorkommen im braunschweigischen Raum spricht gegen eine Bindung an die Oberschicht. Darüber hinaus lehnen sich die Gefäße an die freihandgeformten an. Es erfolgte also keine zusätzliche optische Hervorhebung — häufiger erfolgte sogar eine Angleichung. Auf Grund des hier vorgestellten Forschungsstandes ist es wahrscheinlicher, daß einzelne innovationsfreudige Töpfer die neue Technik benutzt haben. Sie konnten sich jedoch nicht gegen das Hauswerk durchsetzen.

Fundorte mit Drehscheibenkeramik im braunschweigischen Gebiet

1. **Ahlum**, Stadt Wolfenbüttel
Siedlung ?
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
2. **Atzum**, Stadt Wolfenbüttel
Siedlung
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 251.
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
3. **Eilum**, Ldkr. Wolfenbüttel
Gräberfeld
von Uslar 1935, 251.
Siedlung
Busch 1981, 139.
4. **Fümmelse**, Stadt Wolfenbüttel
Siedlung ?
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 251.
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
5. **Gielde** (Dorf), Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Busch 1978, 71.
6. **Gielde** (Hetelberg), Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Seemann 1975.
Busch 1978, 71.
7. **Gielde** (Kaiserstein), Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Busch 1978, 71.
8. **Gielde** (Donnersberg), Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Busch 1978, 71.
9. **Grasleben**, Ldkr. Helmstedt
Gräberfeld
Thaerigen 1939, 34 f.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
10. **Groß Gleidingen**, Gem. Vechede, Ldkr. Peine
Gräberfeld
Krone 1931, 117.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.

11. **Halchter**, Stadt Wolfenbüttel
?
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 251.
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
12. **Harxbüttel**, Stadt Braunschweig
?
Thaerigen 1939, 11.
Busch 1978, 72.
13. **Haverlah**, Stadt Salzgitter
Siedlung
Thielemann 1975/76.
Busch 1978, 72.
14. **Helmstedt** (Pfungstberg), Stadt Helmstedt
Gräberfeld
Niquet 1961.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
Gaedtko-Eckardt 1991.
15. **Hohenassel**, Stadt Salzgitter
Gräberfeld
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 251.
Thaerigen 1939, 40 f.
Busch 1978, 72.
16. **Hornburg**, Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
17. **Kissenbrück**, Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Busch 1981, 139.
18. **Klein Büddenstedt**, Ldkr. Helmstedt
Siedlung
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
19. **Klein Denkte** (Ösel), Ldkr. Wolfenbüttel
Gräberfeld
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 29 ff.
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 71.
Weski 1990, 190.
20. **Klein Mahner**, Ldkr. Goslar
Siedlung
Thielemann 1975/76.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 72.
21. **Klein Vahlberg**, Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung ?
Busch 1981, 139.
22. **Leinde**, Stadt Wolfenbüttel
Thaerigen 1939, 11.
Busch 1978, 72.
23. **Lesse**, Stadt Salzgitter
Siedlung
Busch 1976.
Busch 1978, 72.
24. **Lobmachersen**, Stadt Salzgitter
Siedlung
Stelzer 1956, 37 ff.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
25. **Lucklum**, Ldkr. Wolfenbüttel
?
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
26. **Nettlingen**, Ldkr. Hildesheim
Gräberfeld
Gaedtko-Eckardt 1992.
27. **Querum**, Stadt Braunschweig
Siedlung
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 11.
Weber 1990.
28. **Räbke-Lelm** (Langeleben-Lelm-Räbke), Ldkr. Helmstedt
Gräberfeld
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 35 ff.
Niquet 1970.
Seemann 1975, 96.
Busch 1978, 71.
29. **Rünigen**, Stadt Braunschweig
Gräberfeld
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 45 f.
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 71.
30. **Salder**, Stadt Salzgitter
Siedlung
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 72.
31. **Salzdahlum**, Stadt Wolfenbüttel
?
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 71.
32. **Schöningen**, Ldkr. Helmstedt
?
Weski 1990, 195 f.
33. **Seinstedt**, Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung
Niquet 1966.
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 71.
34. **Stöckheim**, Stadt Braunschweig
Siedlung
Busch 1978, 71.
35. **Süpplingenburg** (Hümpel/Hünenkamp), Ldkr. Helmstedt
Gräberfeld
Weski 1990, 190 f.
36. **Thiedebach**, Stadt Braunschweig
Siedlung
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 252.
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 71.
37. **Twiefelingen**, Ldkr. Helmstedt
Siedlung
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 72.

38. **Weferlingen**, Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung ?
Busch 1981, 139.

39. **Wittmar**, Ldkr. Wolfenbüttel
Siedlung ?
Krone 1931, 117.
von Uslar 1935, 252.
Thaerigen 1939, 11.
Seemann 1975, 97.
Busch 1978, 71.

Die Gefäße der Abbildungen 2 und 3 wurden von Frau Klimanis, Wolfenbüttel, gezeichnet.

Literaturverzeichnis

- Busch, R. (1976): Eine kaiserzeitliche Siedlung von Salzgitter-Lesse. — Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 45: 459 — 461.
- Busch, R. (1978): Zwei Verbreitungskarten zur Frühgeschichte des Nordharzvorlandes. — Archäologisches Korrespondenzblatt 8: 69 — 75.
- Busch, R. (1981): Einige Bemerkungen zur Datierung der kaiser- und merowingerzeitlichen Siedlung von Gielde — „Am Hetelberg“, Ldkr. Wolfenbüttel. — Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 50: 131 — 145.
- Gaedtko-Eckardt, D. (1991): Der Pfingstberg bei Helmstedt. Studien zu einem Gräberfeld der Römischen Kaiserzeit bis Völkerwanderungszeit. Forschungen und Berichte des Braunschweigischen Landesmuseums 2.
- Gaedtko-Eckardt, D. (1992): Hügelgräber der Römischen Kaiserzeit aus dem Stobenholz bei Nettlingen, Ldkr. Hildesheim. — Die Kunde N.F. 43 (im Druck).
- Geisler, H. (1978): Achsabdrücke an Gefäßen der späten Römischen Kaiserzeit aus Schweinitz, Kr. Jessen. — Ausgrabungen und Funde 23: 76 — 77.
- Körner, G. (1939): Der Urnenfriedhof von Rebenstorf im Amte Lüchow. Die Urnenfriedhöfe in Niedersachsen 2, 3/4.
- Krone, O. (1931): Vorgeschichte des Landes Braunschweig.
- Niquet, F. (1961): Urnenfeld der jüngeren Römischen Kaiserzeit auf dem Pfingstberg bei Helmstedt. — Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 30: 95 — 98.
- Niquet, F. (1966): Probegrabung auf dem „Erbrink“ bei Seinstedt, Kreis Wolfenbüttel, einem Siedlungsplatz des ersten Jahrtausends nach Chr. Geb. — Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen 3: 102 — 144.
- Niquet, F. (1970): Untersuchungen auf dem Hügelgrabfeld der nachchristlichen Eisenzeit im „Ole Hai“ im Elm, Gemarkungen Lelm und Rábke, Kr. Helmstedt. — Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 39: 305 — 307.
- Seemann, H. (1975): Die Keramik der Römischen Kaiserzeit und der Merowingerzeit der Siedlung am Hetelberg bei Gielde, Kreis Goslar. Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen 9: 59 — 194.
- Stelzer, G. (1956): Zur Frage der kaiserzeitlichen Besiedlung im westlichen Nordharzvorland. — Archaeologia Geographica 7: 37 — 40.
- Thaerigen, G. (1939): Die Nordharzgruppe der Elbgermanen bis zur sächsischen Überlagerung. Deutsches Ahnenerbe 2.
- Thielemann, O. (1975/76): Die kaiserzeitliche Siedlung Kl. Mahner „Lah“, Kr. Goslar. — Die Kunde N.F. 26/27: 93 — 98.
- Thielemann, O. (1975/76): Die kaiserzeitlich-frühgeschichtliche Siedlung Haverlah — „Im Weiler“ bei Salzgitter-Bad. — Die Kunde N.F. 26/27: 99 — 102.
- Uslar, R. von (1935): Zur spätkaiserzeitlichen Drehscheibenkeramik in West- und Mitteldeutschland. — Germania 19: 249 — 256.
- Weber, J. (1990): Vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde aus Querum. Beiträge zur Besiedlungsentwicklung der Gemarkung in den Grenzen vom 1. 3. 1934. — Braunschweigische Heimat 76: 7 — 109.
- Weski, T. (1990): Kaiserzeitliche Fundstellen im nordwestlichen Harzvorland. — Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 59: 177 — 197.
- Zedelius, V. (1977): Hannoversche Drehscheibenkeramik. — Studien zur Sachsenforschung 1: 445 — 458.

Anschrift der Verfasserin:

Dr. Dagmar Gaedtko-Eckardt

Niedersächsisches Landesmuseum

— Abt. Urgeschichte —

Am Maschpark 5

3000 Hannover

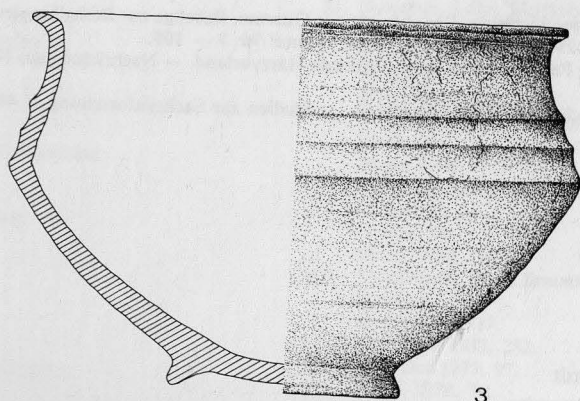
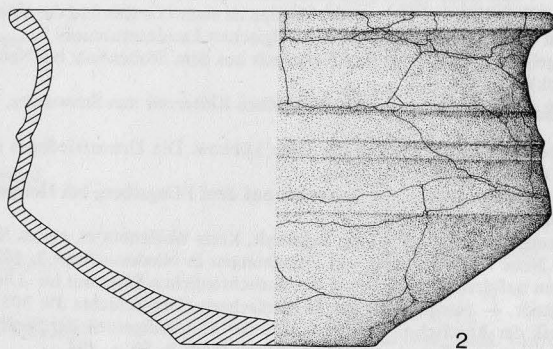
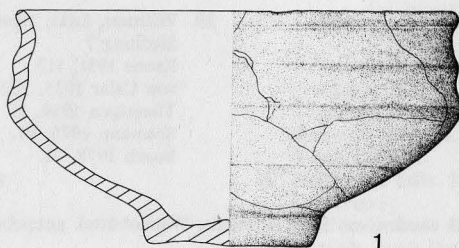


Abb. 2
Drehscheibenkeramik aus Helmstedt (1 – 2) und Rábke-Lelm (3)
M. 1:3

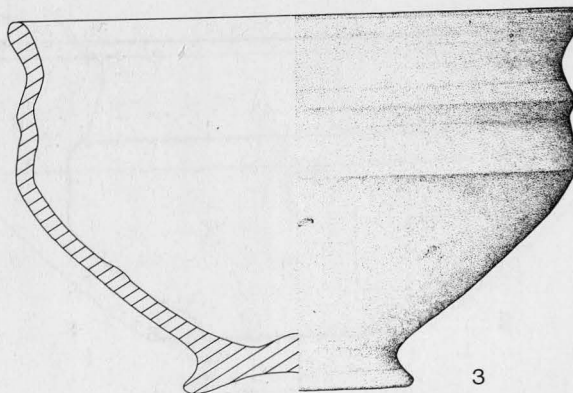
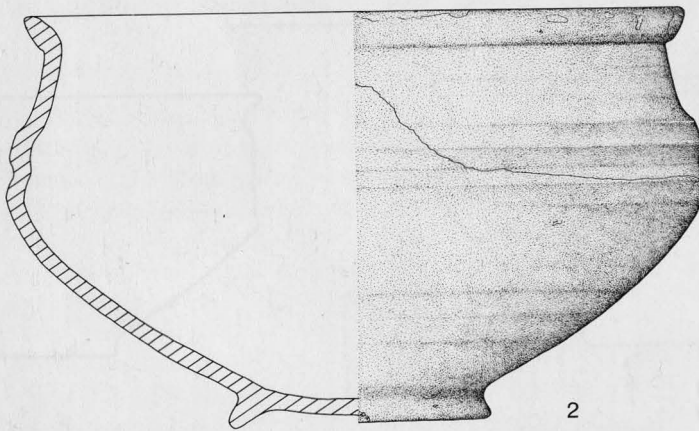
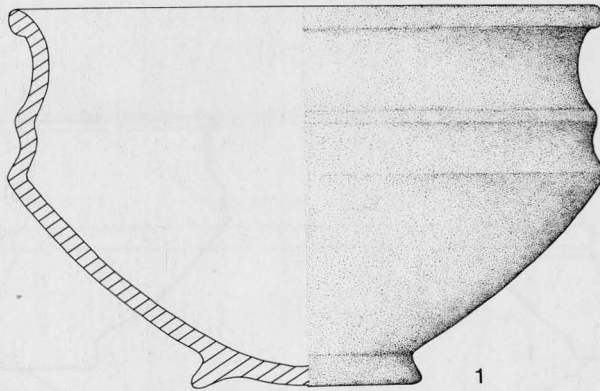


Abb. 3
Drehscheibenkeramik aus Helmstedt
M. 1:3

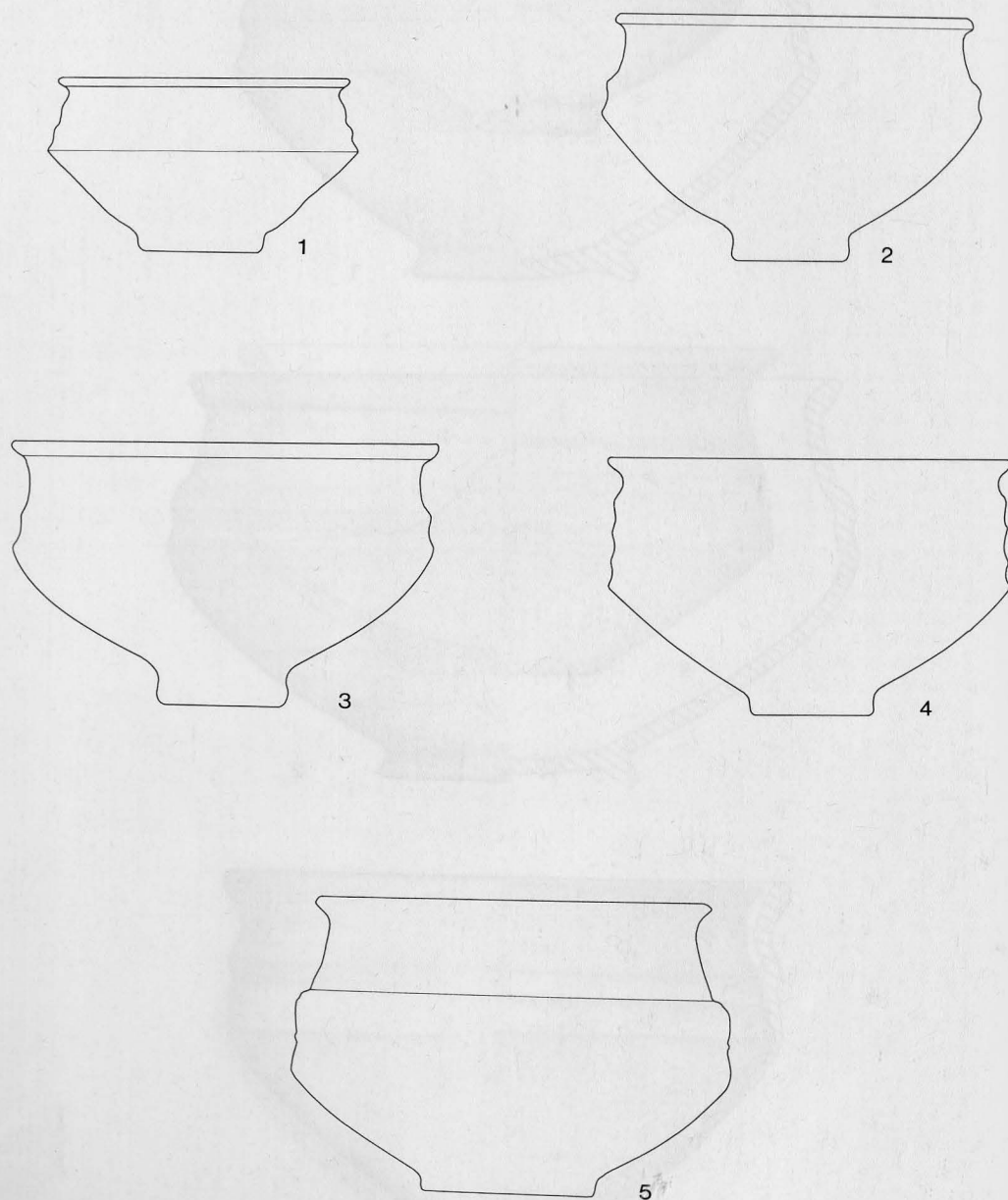


Abb. 4
Drehscheibenkeramik aus Gielde (5), Rüningen (1), Rábke-Lelm (2,4) und Helmstedt (3)
M. 1:3

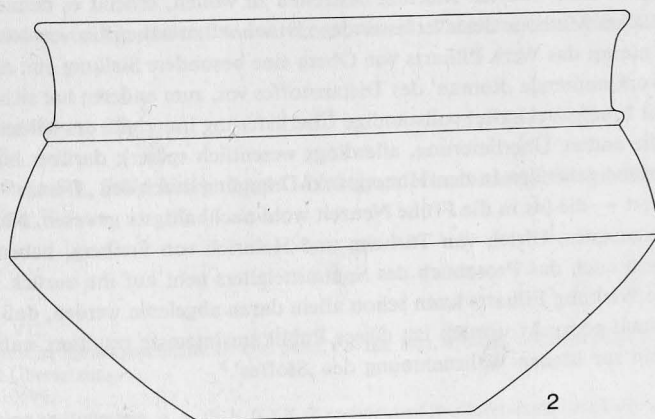
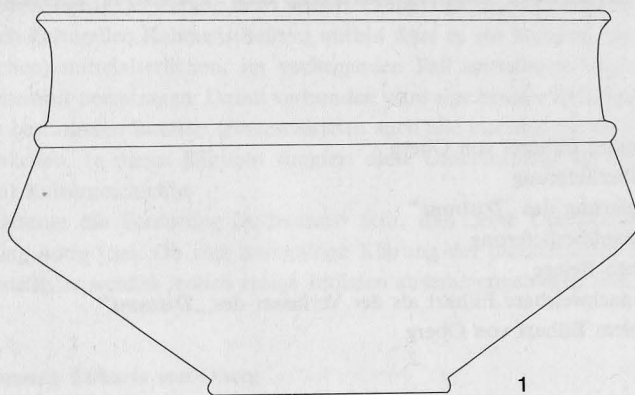


Abb. 5
Drehscheibengefäß aus Rábke-Lelm (1) und freihandgeformte Urne aus Helmstedt (2)
M. 1:3

Christian Juranek

Der Verfasser des ersten deutschen Tristanromans im Mittelalter. Versuch einer näheren Bestimmung der Person Eilhart von Oberg

Gliederung:

- A. Problemwürfe
- B. Versuch der Bestimmung Eilharts von Oberg
 - I. Die historische Überlieferung
 - 1. Die Textüberlieferung des „*Tristrant*“
 - 2. Die textile Tristanüberlieferung
 - 3. Die urkundlichen Belege
 - II. Der urkundliche nachweisbare Eilhart als der Verfasser des „*Tristrant*“
- C. Rückblick: Das Problem Eilhart von Oberg
- D. Literaturverzeichnis

A. Problemwürfe

Weitgehend unbekannt ist die Person des Dichters Eilhart von Oberg, obwohl doch die Geschichte von der Liebe Tristans zu Isolde und umgekehrt sprichwörtlich Allgemeingut geworden ist. Noch viel weniger bekannt ist die Tatsache, daß der Dichter des ersten Romans über Tristan und Isolde, eben Eilhart, sehr wahrscheinlich aus dem Dorfe Oberg südlich von Peine stammt; jedenfalls sind Nachfahren diese Namens dort heimisch geworden. Die These, daß der Dichter des Tristanromans im Umkreis des Welfenhofes in Braunschweig um Heinrich den Löwen anzusiedeln ist, ist immer wieder angegriffen worden, so auch immer wieder in neuester Zeit. Deshalb soll es hier grundsätzlich um den Versuch einer näheren Bestimmung der Person Eilharts gehen.

Wenn es um die nähere Bestimmung der Person Eilharts von Oberg geht, wird wieder und wieder auf die Notwendigkeit einer Klärung der zeitlichen Priorität verwiesen: Wer ist ursprünglicher, wer hat wen beeinflusst: Eilharts „*Tristrant*“ die „*Eneit*“ Heinrichs von Veldeke oder umgekehrt?¹

Ohne die Notwendigkeit einer solchen Klärung bestreiten zu wollen, scheint es dennoch sinnvoll, sich mit geschichtswissenschaftlicher Methode dem Verfasser des „*Tristrant*“ zu nähern zu versuchen. In der Geschichte der Tristandichtungen nimmt das Werk Eilharts von Oberg eine besondere Stellung ein: einerseits liegt mit ihm der erste auf Deutsch vorkommende ‚Roman‘ des Tristanstoffes vor, zum anderen hat sich von diesem als einzigem eine (zum Teil zwar bruchstückhafte) vollständige Überlieferung innerhalb des Mittelalters erhalten (Heinrich von Freiberg ist die andere Überlieferung, allerdings wesentlich später); darüber hinaus ist die Wirkung Eilharts — nach der vorübergehenden In-den-Hintergrund-Drängung durch den „*Tristan*“ Gottfrieds von Straßburgs im 13. Jahrhundert — die bis in die Frühe Neuzeit wohl nachhaltigste gewesen. Nicht nur die Fortsetzer des Gottfriedschen Fragmentes, Ulrich von Türheim und Heinrich von Freiberg, haben auf den „*Tristrant*“ zurückgegriffen, sondern auch das Prosabuch des Spätmittelalters geht auf ihn zurück.²

Die außerordentliche Wirkung Eilharts kann schon allein daran abgelesen werden, daß der Prosaroman von 1488 bis 1664 vierzehnmal gedruckt worden ist; dieses Publikumsinteresse resultiert wahrscheinlich aus einer Reduktion desselben hin zur bloßen Wahrnehmung des ‚Stoffes‘.³

¹ Vgl. z. B. W. Schröder: Art. Eilhart von Oberg. In: Die dt. Literatur des MA: Verfasserlex. 2. Aufl. Berlin, New York 1980, Bd. 2, S. 415 f.

² Vgl. Hadumod Bußmann: Eilhart von Oberg: Tristrant. Synop. Druck der ergänzten Fragmente mit der gesamten Parallelüberlieferung (= ATB 70). Tübingen 1969. S. XXXIX ff. Bei der Beurteilung der Wirkung bekommt das Prosabuch entscheidende Wichtigkeit.

³ Volker Mertens: Art. Eilhart von Oberg. In: Lex. des Mittelalters, Bd. 3. München 1986. Sp. 1728.

In jedem Fall ist Eilharts Text sowohl für die romanistische wie auch für die germanistische Forschung von zentraler Bedeutung, da er der sogenannten **estoire*, der vermutlichen ‚Urfassung‘ des Tristanstoffes, vielleicht am nächsten steht.⁴

Insgesamt könnte eine Klärung der Person des Dichters Eilharts gleichzeitig auch einen Beitrag zur Aufhellung des gesellschaftlich-kulturellen Rahmens liefern; mithin wäre es ein Versuch, einen kleinen Baustein zur (ohnehin problematischen) mittelalterlichen, im vorliegenden Fall mittelhoch-⁵ bzw. mittelniederdeutschen Sozialgeschichte der Literatur beizutragen. Damit verbunden wäre eine bessere Erkenntnis der kulturellen Aktivitäten innerhalb eines bestimmten Raumes (eingeschlossen auch alle interregionalen Verflechtungen) bzw. der bestimmten Persönlichkeiten. In dieser Hinsicht fungiert diese Untersuchung als ein Beitrag zur (landesgeschichtlich orientierten) Kulturgeschichte.

Leitgedanke dabei könnte die Forderung Bußmanns⁶ sein, daß „eine Überprüfung Eilharts und seiner urkundlichen Bezeugung nötig“ sei. Ob eine letztgültige Klärung der dichterischen Identität erreichbar sein wird, sei hier dahingestellt; es werden jedoch einige Indizien zusammengetragen sein.

B. Versuch der Bestimmung Eilharts von Oberg

I. Die historische Überlieferung

Um eine genauere Beurteilung der Person Eilharts zu ermöglichen, soll zunächst einmal die historische Überlieferung dargestellt werden; eine Zusammenschau mit der Diskussion der bisherigen Forschungsergebnisse zur Person Eilharts wird dann in einem weiteren Schritt erfolgen. Um die Überlieferungslage zu verdeutlichen, wird hier die Textüberlieferung, die urkundliche sowie die textile, voneinander getrennt referiert.

1. Die Textüberlieferung des „*Tristrant*“

Im folgenden werden die einzelnen Textzeugen chronologisch aufgelistet:⁷

12. Jahrhundert:

1. Magdeburger Fragment (=M), letztes Jahrzehnt des 12. Jahrhunderts, mit niederdeutschem Einschlag, sonst ‚mitteldeutsch‘.⁸
2. Regensburger Fragmente (=R), vorletztes Jahrzehnt des 12. Jahrhunderts, oberdt., zerschnitten in drei Bruchstücke:
 - a) Rm, München
 - b) Rd, Donaueschingen
 - c) Rr, Regensburg.⁹
3. Stargarder Fragment (=St), Ende 12./Anfang 13. Jahrhundert, ‚mitteldt.‘¹⁰, ripuarischer Spracheinfluß¹¹, Provenienz wohl Köln.¹²

⁴ Bußmann, a. a. O. S. VII.

⁵ Vgl. Hans Eggers: Deutsche Sprachgeschichte II: Das Mhd. (= rde 191). 9. Aufl. Reinbek 1980. Es bietet einen exemplarischen Textauszug mit Übersetzung.

⁶ Bußmann, a. a. O. S. XVI.

⁷ Im folgenden Anlehnung an Bußmann, a. a. O. S. XXX ff., sowie die Überlieferungsaufstellung von W. Schröder, a. a. O. S. 412 f.; im Grundsätzlichen auch die genaue Beschreibung von Kurt Wagner: Eilhart von Oberg: Tristrant. I. Die alten Bruchstücke. Bonn und Leipzig 1924.

⁸ Kennzeichnung von Gerhard Cordes: Zur Sprache Eilharts von Oberg. Hamburg 1939.

⁹ Datierung von W. Schröder, a. a. O. S. 412.

¹⁰ Vgl. Cordes, a. a. O.

¹¹ Ripuarischer Einfluß: Vgl. W. Schröder, a. a. O., S. 412, Bußmann, a. a. O. S. XXXIII.

¹² Bei Bußmann keine Angabe; W. Schröder, a. a. O., S. 412.

13./14. Jahrhundert: siehe unter „Textile Zeugnisse“

15. Jahrhundert:

1. Dresdener Handschrift (= D), datiert 1433 (Blatt 179^r, mitteldt., Provenienz ungeklärt, Schreiber „*Nicolai swertfegir*“¹³ aus dem NW der Niederlausitz; Verfassernachricht in Vers 9446 und 9456: „*Von hobergin her eylhart*“.¹⁴
2. Heidelberger Handschrift (= H), zwischen 1460 und 1475, schwäbisch, Provenienz:¹⁵ „*Vielleicht aus dem Besitz Margaretes von Savoyen, Gemahlin Ludwigs IV. von der Pfalz, seit 1453 Ulrichs V. von Württemberg.*“ Als Verfassername wird „*Von baubenberg segehart*“ (auch „*Seghart*“) genannt.
3. Berliner Handschrift (= B), datiert 1461 (Blatt 164^{vb}, schwäbisch, Schreiber „*wälththerin Schoenwalththern*“, vielleicht aus Marbach; Eilhartstext ab Vers 6103 als Fortsetzung des Gottfriedschen Tristan; als Verfassername wird „*Von oberengen entharte*“ (auch „*Ebhart*“) genannt.¹⁶

Darüber hinaus soll es eine sogenannte Wittenberger Handschrift aus dem 15. Jahrhundert sowie ein Fiechter Bruchstück gegeben haben.¹⁷ Den vollständigen Text bieten nur D und H, die auf eine frühere Textverarbeitung zurückgehen.¹⁸ Von 1449 bis 1483 sind zwei Handschriften eines tschechischen „*Tristram*“ überliefert; 1484 wird die „*Histori von Tristrant und Ysalden*“ als Prosaroman (= P) zum ersten Mal gedruckt.¹⁹

Im Jahre 1553 schließlich dramatisiert Hans Sachs den Tristanstoff, wie er ihn vermutlich aus dem Prosabuch entnommen hat.²⁰ Das älteste Fragment M wurde im Jahre 1821 in Magdeburg von F. W. Wiggert aus einem Band einer Magdeburger Bibliothek gelöst; derselbe gab sie 1823 an Hoffmann von Fallersleben, der sie als erster veröffentlichte. Wiggert hatte die Provenienz genau angegeben, Hoffmann aber hat diese Mitteilungen wahrscheinlich nicht weitertradiert, so daß die Aufschlüsse in bezug auf den Entstehungsort des „*Tristrant*“ sowie auf seinen Dichter in dieser Hinsicht spärlich bleiben müssen.²¹

2. Die textile Tristanüberlieferung

Im folgenden werden (wiederum in chronologischer Folge) die für den hier interessierenden Zusammenhang wichtigen Textüberlieferungen aufgeführt:²²

1. Wienhäuser Tristantteppich I:

Entstehungszeit 1300 — 1310, enthält drei Bildstreifen mit insgesamt 22 Textbildern sowie vier Wappenreihen mit insgesamt 37 Wappen. Der Teppich ist in Niedersachsen, höchstwahrscheinlich im Zisterzienserinnenkloster Wienhausen, hergestellt worden. Unter den Bildreihen finden sich Schriftbänder in ostfälischem Niederdeutsch²³, die nicht immer zu den dargestellten Szenen passen, mitunter auch abbrechen.

Letzteres läßt darauf schließen, daß Gestaltung der Bildszenen wie auch die Abfassung des Textes in verschiedenen Händen gelegen hat. Der mittelniederdeutsche Text lautet:²⁴

¹³ Bußmann, a. a. O. S. XXXIV.

¹⁴ Bußmann, a. a. O. S. XXXIII f.

¹⁵ Ebd. S. XXXV. Ebenso W. Schröder, a. a. O. S. 412.

¹⁶ Bußmann, a. a. O. S. XXXVI.

¹⁷ Ebd. XXXVI f.

¹⁸ Eine Tatsache, die Bußmann an einen Eilhart als Bearbeiter am Hofe Herzog Albrechts von Braunschweig denken läßt; s. weiter unten.

¹⁹ Bußmann, a. a. O. S. XXXVIII f. Vgl. auch W. Schröder, a. a. O. S. 412, sowie insges. auch: Rolf Max Kully: Art. Eilhart von Oberg. In: DLL. 3. Aufl. München und Bern 1972. S. 45 f.

²⁰ Volker Mertens, a. a. O. S. 1728.

²¹ Martin Last: Eilhart von Oberg. In: Niedersächsische Lebensbilder, Bd. 8. Hildesheim 1973. S. 38 f. Zur Textüberlieferung insg. ders., ebd. S. 36 ff.

²² Zum folgenden insgesamt: Pia Wilhelm: Kloster Wienhausen, Bd. III: Die Bildteppiche Celle o. J. Dazu: Jürgen Ricklefs: Der Tristanroman der nieders. u. mitteldt. Tristantteppiche. In: Niederdt. Jb. 86, 1963, S. 33 ff.

²³ Kennzeichnung als ostfälisches Mittelniederdeutsch aufgrund des Lautstandes vom Verf.

²⁴ Der Text ist nur an einer dem Verf. bekannten Stelle gedruckt, darum wird er hier zitiert; in: Pia Wilhelm, a. a. O. S. 15.

„Tristram — de bat den koninc — dat he moote
striden — vveder Morolde / de koninc sprac //
ec vville — de levere — gheven // min koninc-
rike half // Tristram // de kerde sec umme //
vnde sette vppe dat pert // vnde stridde /
an des koniges danc // do quam he vor den ko-
ninc // vnde claghede dat he vervvundet vvare //
do quam vrv — Brangiele // vnde vrv Isalde //
leggheden ene in en scipp vnde vorden ene to
der stat // dar me ene sálven scolde / so steg
het vt eme sceppe // do stvnt he vnde vedeledde //
do quam vrv Braniele vnde toch ene vp de borch —
do stot vrv Braniele // vnde hel ene vrv Isalde
salvede ene // do badde se ene vrv Isalde
helt dat svert // Baniele dvoch ene”

Besonders bedeutsam an diesem Teppich sind auch die Wappen; die für den hier behandelten Zusammenhang wichtigen seien hier genannt:²⁵

Ganz links oben, an exponierter Stelle, das Wappen des Deutschen Reiches, gleich daneben das des Herzogtums Braunschweig(-Lüneburg); daneben gleich das des Königreichs Frankreich. Ganz rechts oben befindet sich das Wappen des Königs Artus (rechts daneben ein vermutliches Portrait), gleich davon links das Wappen der Bretagne; in der Mitte der zweiten Wappenreihe an fünfter Stelle das Wappen des Königreichs England; an derselben Stelle in der dritten Wappenreihe befindet sich das Wappen Lüneburgs, links daneben das der Pfalzgrafschaft bei Rhein, rechts das der Markgrafschaft Österreich, neben dem Wappen der Pfalzgrafschaft bei Rhein befindet sich links das des Herzogtums Baiern; die vierte Wappenreihe betrifft eher den mittleren Adel bzw. bestimmte Ministerialengeschlechter.²⁶ Inhaltlich gesehen reicht die Bilddarstellung bis zum Liebestrank.

2. Lüneburger Weißstickerei:

Entstehungszeit vermutlich Anfang des 14. Jahrhunderts, ursprünglich wohl drei Bildstreifen, drei übereinanderstehende erhalten, Provenienz: Dorfkirche zu Emern, Kreis Uelzen. Inhaltlich scheint die Zeit von der zweiten Irlandfahrt bis zu Tristans Tod dargestellt gewesen zu sein.²⁷

3. Wienhäuser Tristanteppe II:

Entstehungszeit um 1330, erhalten sind nur zwei Fragmente, die jeweils durch Spruchbänder getrennte Bildreihen enthalten. Herkunft wohl auch Wienhausen. Die Spruchbänder enthalten lateinische Textfragmente,

Auf dem Teppich sind nur Großbuchstaben geknüpft, das hier wiedergegebene „-“ steht für ein kreuzähnliches Muster im Original, „/“ für einen Absatz, „//“ für einen kleinen Ring.

²⁵ Vgl. Pia Wilhelm: a. a. O. S. 15, sowie M. Last, a. a. O. S. 39 f.; Wilhelms' Beschreibungen sind nicht genau genug, Last zitiert ohne Beschreibung.

²⁶ Für eine Beurteilung dieser Überrestquellen ist es vielleicht nicht unwichtig, daß der Wienhäuser Tristanteppe I der auch kunstgeschichtlich weitaus bedeutendste ist.

Zur Beurteilung der Wappen: Wilhelms, a. a. O. S. 40 beklagt, daß sich „die zahlreichen Dynastienwappen nicht sinnvoll einander zuordnen“ lassen. Für die Gesamtheit der Wappen mag das zutreffen, doch scheint es eine Grundordnung in der oben skizzierten Weise zu geben, wonach sich folgendes Sinnmuster ergäbe (X steht für oben erwähnte Wappen):

```
XXXX 0 000XX
0000 0 0000
00XX X X000
0000 0 0000
```

²⁷ Vgl. Ricklefs, a. a. O. S. 36 u. 38.

aber im ersten Bild der ersten Reihe hält eine Figur ein Spruchband mit der Zinsforderung in Mittelniederdeutsch: „*Tint, mime Heren*“.²⁸ Inhaltlich ist die gleiche erzählte Zeit gegeben wie in Nr. 1, außer daß die erste Irlandfahrt ausgespart ist.

4. Wienhäuser Tristanteppich III:

Entstehungszeit um 1360; 1924 wurde der Teppich durch einen Reststreifen ergänzt, erhalten sind vier Bildreihen mit insgesamt 24 Bildern, die Bildreihen sind durch Schriftbänder unterbrochen, die in Mittelniederdeutsch den Bildinhalt erläutern, aber sich nur auf einen Teil der Bilder beziehen. Inhaltlich wird der Tristanstoff von der zweiten Irlandfahrt vermutlich bis zu Tristans Tod gereicht haben. Der in ostfälischem Mittelniederdeutsch erhaltene Text lautet:²⁹

„*Konich Markis // sande vt zinen om na der
ivnen vrowen de hede alzo // dan har // alz /
... helc vorden in dat palas he vor over de ze
do sloch he dot Morholte Isalde / broer do
sloch he den worm vn snct ome de tvgmen
vt de rode ridder ...*“

Die Herkunft dieses Teppichs ist wahrscheinlich auch Wienhausen.

5. Braunschweiger Parzivalteppich:

Entstehungszeit Mitte des 14. Jahrhunderts, Provenienz: wahrscheinlich das Kreuzkloster in Braunschweig, Verzierung mit Braunschweiger Wappen. Der Teppich steht in enger Verwandtschaft zu Nr. 4, wahrscheinlich haben 4 und 5 denselben Bildentwerfer gehabt.³⁰

6. Erfurter Teppich:

Entstehungszeit um 1375, Provenienz: wahrscheinlich Würzburg, insgesamt eine Darstellung in 26 Bildern, zum Teil mitteldeutsche Bildunterschriften.³¹

7. Londoner Teppich:

Entstehungszeit um 1375, Provenienz: Erfurt, ein Fragment von zwei Streifen zu je zehn Bildern, inhaltlich reichen dieselben bis zur zweiten Irlandfahrt.³²

Zur weiteren Überlieferungslage wäre noch heranzuziehen: Die Illustrationen zu den Handschriften Eilharts und Gottfrieds „*Tristan*“, die Holzschnitte des spätmittelalterlichen Prosaromans, der darauf zurückgehende Tristanteppich aus der Kirche zu Schwarzenberg im Erzgebirge sowie die Tristanfresken in Schloß Runkelstein bei Bozen, die Gottfried von Straßburg folgen, und aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts stammen.³³

Entscheidend für die Frage nach der literarischen Vorlage der Tristanteppiche sind Ricklefs Ergebnisse³⁴ insgesamt:

Nach der genauen Analyse der Übereinstimmungen bzw. Divergenzen von Bild und Text kommt er zu dem Ergebnis, daß „... der Roman den Verfärgern der Teppichentwürfe in der Gestalt der um 1150 anzusetzenden

²⁸ Wilhelm, a. a. O. S. 19. Die Überlieferung hat hier Inandergreifen von Volkssprache und Latein tradiert; zu einer möglichen Beurteilung s. u.

²⁹ Kennzeichnung als ostfälisches Mittelniederdeutsch aufgrund des Lautstandes vom Verf. Auch dieses mittelniederdeutsche Textzeugnis allein wiedergegeben bei Wilhelm, a. a. O. S. 22 f. Textwiedergabe nach den Prinzipien wie in Anm. 24 aufgeführt. Vgl. auch Ricklefs, a. a. O. S. 37 und Tafel S. 44.

³⁰ Letzters bei Wilhelm, a. a. O. S. 22, die aber nicht weiter auf diesen Überrest eingeht; auch Ricklefs, a. a. O., erwähnt ihn nicht. Er befindet sich heute im Herzog-Anton-Ulrich-Museum. Vgl. Ludwig Wolff: Welfisch-Braunschweigische Dichtung der Ritterzeit. In: Nddt. Jb. 71/73, 1948/50, S. 68 ff. Hier S. 79. Anm. 25 besagt, daß seit der 2. H. 14. Jh. der Name „*Vivianz*“ auftritt, ein Zeichen der Wirkung des Wolframschen „*Willehalm*“. „*Parsevale*“ ist um 1500 im Boteschen „*Schichtbok*“ als Wappen belegt. Die Nennung des roten Ritters läßt auch an Parzival denken, und zwar zu Text Nr. 4.

³¹ Ricklefs, a. a. O. S. 36, 38, 46.

³² Ebd. S. 36, 38.

³³ Ebd. S. 37.

³⁴ Ebd. insg.

französischen *estoire* oder einer ihr nahestehenden, nicht erhaltenen Fassung vorgelegen“ hat.³⁵ Darüber hinaus stellt er anhand der Betrachtung bestimmter Schlüsselszenen fest, daß bei der Entwurfsherstellung eine über „den Bildinhalt hinausgehende, überraschend genaue Kenntnis des Handlungsverlaufes“³⁶ auf die Benutzung einer Texthandschrift schließen läßt.

3. Die urkundlichen Belege

Im folgenden werden (wiederum chronologisch) die urkundlichen Nennungen Eilharts aufgeführt:³⁷

1. 1189: Juni 26: Adelogus Hildesemensis Episcopus in fundo Henrici Leonis sacellum in villa Obergē constructum confirmat.³⁸ Die Urkunde ist von achtzehn Zeugen unterschrieben, davon die ersten sieben Hildesheimische Geistliche sind; unter den „*laici*“ findet sich „*Iohannes de Obergē. Eilardus filius suus. Iohannes filius suus. Bernardus de Obergē. Tidericus filius eius*“.³⁹ Sowohl die geistlichen, als auch die weltlichen Zeugen sind annähernd paritätisch der welfischen wie der hildesheimischen Ministerialität zuzurechnen; die Familie ‚von Oberg‘ gehört wohl zur welfischen.⁴⁰
2. 1190: In einer Urkunde Heinrichs des Löwen, die in Schöningen ausgestellt ist, erscheint nach den Kanonikern vor den Laien „*Iohannes de Obergē*“.⁴¹
3. 1196: Henricus Comes Palantinus Rheni praedii in Opplae donationem, Monasterio Schonangiensi. Von neun Zeugen erscheint an achter Stelle „*Eilardus de Obergē*“, unter den Zeugen ist auch ein „*Anno de Blankeburc*“.⁴²
4. 1197: Heinrich, Pfalzgraf bei Rhein, schlichtet Kompetenzstreitigkeiten zwischen dem Propst von St. Blasius und den Kanonikern. An dritter Stelle, nach Probst und Dekan des Stifts, erscheint „*Iohannes de Oberghe*“ unter den Zeugen genannt sowie als letzter der weltlichen Zeugen „*Eylardus de Oberghe et Iohannes frater suus et alii quam plures*“ erscheint.⁴³
5. 1202: Ottonis IV. Imperatoris instrumentum super portione fratris Henrici Ducis Saxoniae et Comitis Palantine Rheni, sigillatum quoque a Guilielmo Luneburgico. Innerhalb der letzten von drei Zeugenreihen, unter den „*ministeriales*“ erscheint an siebenter Stelle „*Eilardus de Obergē*“.⁴⁴
6. 1202: Henrici Ducis Saxonie et Comiti Palantini Rheni instrumentum super portione Ottonis IV. Imperatoris. Die Zeugenreihen ähneln wie in Nr. 5; unter den Ministerialien an siebenter Stelle „*Eilardus de Hoberge*“.⁴⁵
7. 1202: Henrici Palantini instrumentum super portione fratris Wilhelmi e divisione bonorum paternorum. Unter der Gruppe „*ministeriales quoque nostri*“ an fünfter Stelle „*Eylardus de Hoberge*“.⁴⁶
8. 1202: Ottonis Imperatoris instrumentum super portione fratris Wilhelmi e divisione bonorum paternorum. Wieder unter der Gruppe „*ministeriales quoque nostri*“ an fünfter Stelle (von insgesamt zehn Ministerialen) „*Eylardus de Oberghe*“.⁴⁷

³⁵ Ebd. S. 46.

³⁶ Ebd. S. 47.

³⁷ Dies geschieht unter Abwandlung in Anlehnung an Eward Schröder: Eilhard von Oberg. In: ZfdA 42, 1898, S. 72 ff.

³⁸ Abdruck der Urkunden in: G. W. Leibniz und Ch. L. Scheid (Hg.): Origines Guelficae, tomus III. Hannover 1752. Hier: No. XCII, S. 558.

³⁹ Edb., sowie Last, a. a. O. S. 21 f.

⁴⁰ Ebd.

⁴¹ Karl Jordan (Hg.): Die Urkunden Heinrichs des Löwen. Stuttgart 1949. Nr. 126, S. 182 f.

⁴² Or. Guel. Nr. CXXXVII, S. 604.

⁴³ Edward Schröder: Lückenbüßer. In: ZfdA 42, 1898, S. 195 f.

⁴⁴ Or. Guel. No. CXLIV, S. 626. Die Nummer 5. bis 8. sind auf dem Paderborner Hoftag des Jahres 1202 ausgestellt, und nicht 1203, wie es irrtümlich in den Or. Guel. abgedruckt steht; vgl. dazu Schröder ebd.

„*Dietrich*“ aus Nr. 1 ist als Hildesheimischer Ministerialer in den Jahren 1191 und 1206 bezeugt, vgl. Last, a. a. O. S. 22.

⁴⁵ Or. Guel. No. CXLV, S. 627 f.

⁴⁶ Or. Guel. No. CCCLI, S. 852.

⁴⁷ Or. Guel. No. CCCLII, S. 853 f.

9. 1203: Otto Rex Riddageshusensibus Fratribus cum consensu fratrum suorum donat octo mansus in Dalem. Insgesamt 12 Zeugen, davon zwei Grafen, unter den übrigen an vierter Stelle „*Eilardus de Oberge*“⁴⁸.
10. 1206: König Otto IV. bestätigt eine dem Blasiusstift in Braunschweig gemachte Schenkung. Am Schluß der Zeugen: „*Eilardus de Oberge et alii quam plures*“.⁴⁹
11. 1207: König Otto IV. bestätigt eine der St. Johanniskirche zu Katlenburg gemachte Schenkung. An dritter Stelle unter den Ministerialen erscheint „*Eilardus des Oberge*“.⁵⁰
12. 1207: Otto Rex Monasterio de Insula Sanctae Mariae donat mansum in Garbodessem. Am Schluß der „*laici*“ wird „*Eylardus de Oberghe*“ genannt.⁵¹
13. Zwischen 1209 und 1227:
Im Güterverzeichnis des Grafen Sigfried II. von Blankenburg findet sich folgender Eintrag:⁵²
Eilhardus de Oberch habet in ipsa villa Oberch annuatim in decima valens II. talenta“.

Damit enden die Nachrichten über Eilhard I. von Oberg; um 1170 taucht im Umkreis Herzog Albrechts von Braunschweig ein ‚Eilhart II.‘ von Oberg auf, wie auch von 1296 bis 1390 ein Kopialbuch und Lehnregister der Herren von Oberg vorliegt.⁵³

II. Der urkundlich nachweisbare Eilhart als der Verfasser des „*Tristrant*“

Wenn der im vorigen Kapitel (I,3) urkundlich nachweisbare Eilhart der Verfasser des „*Tristrant*“ ist, so ist dies wohl nur in Beziehung zum Welfenhof denkbar; gerade die Urkunde von 1189 legt aber auch Beziehungen zu den Hildesheimer Bischöfen nahe, nur ist es sehr unwahrscheinlich, daß von dort literarische Impulse oder gar die Förderung (volkssprachlicher) Literatur ausgegangen ist.⁵⁴ Legt man das erste urkundliche Zeugnis zu Grunde, so kann man das Geburtsjahr Eilharts etwa für 1140 — 1150 annehmen.⁵⁵ Literatur- und sprachgeschichtliche Forschung legen einen Entstehungszeitraum des „*Tristrant*“ von 1170 bis 1180 nahe⁵⁶, so daß der Dichter etwa dreißig Jahre alt gewesen ist, als er das Werk niederschrieb. Nimmt man ein mittleres Geburtsdatum von 1145 an sowie ein Sterbedatum von etwa 1215 (aufgrund der letztmaligen Erwähnung⁵⁷, so käme man auf ein Alter von etwa 70 Jahren, einem für die damalige Zeit durchaus hohen, über dem Durchschnitt liegenden Alter, das aber gleichwohl auch erreicht worden sein kann. Gerade um 1189 wechselte die Familie von Oberg wohl von der hildesheimischen in die welfische Ministerialität; 1189 ist letztere schon anzunehmen, darum sollte in diesem Zusammenhang auch nicht von Eilhart als „*hildesheimischen Ministerialen*“ gesprochen werden.⁵⁸

Wenn man von Eilharts Beziehungen zum Welfenhof spricht, so sind damit die komplexen Beziehungen sowohl zu Otto IV., dem Pfalzgrafen bei Rhein, Heinrich, und deren Vater, Heinrich dem Löwen, gemeint.

⁴⁸ Or. Guel. No. CCLXXIX, S. 769.

⁴⁹ Schröder I, a. a. O. S. 76.

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Or. Guel. No. CCLXXXVII, S. 779.

⁵² Das Lehnregister läßt sich zeitlich nicht genauer bestimmen. In: Georg Bode und G. A. Leibrock: Das Güterverzeichnis und das Lehnregister des Grafen Sigfrid II. von Blankenburg aus Jahren 1209 — 1227. In: Zs. des Harzvereins für Geschichte und Alterthumskunde, Jg. 2, H. 3, 1869, S. 71 ff. Hier: S. 87 bzw. fol. 9’.

⁵³ Vgl. auch Anm. 18. Zum Kopialbuch, wie auch insb. zur wichtigen Nr. 1, unerläßlich: Detlev Hellfaier: Studien zur Geschichte der Herren von Oberg bis zum Jahre 1400. Hildesheim 1979. Dort auch Abdruck des Kopialbuches, das nach seinen Forschungen „Frühestes Zeugnis für die Schriftlichkeit einer Familie dieses Standes“ darstellt, sieht man einmal von Eilhart I. ab. Er weist nach, daß die Familie von Oberg in Nr. 1 welfische Ministeriale Heinrichs des Löwen gewesen sind. Noch im Anfang des 14. Jhs. ist „Eilhart“ der Leitname der Familie.

⁵⁴ Vgl. etwa Mertens, a. a. O., S. 32.

⁵⁵ Ebd. S. 23, Kurt Wagner: Eilhart von Oberg: Tristrant. I. Die alten Bruchstücke. Bonn und Leipzig 1924, nimmt sogar 1130 — 40 als Geburtsjahr an. Ebd. S. 2*.

⁵⁶ Vgl. Mertens, a. a. O. S. 1728, sowie W. Schröder, a. a. O. S. 415 f.

⁵⁷ Vgl. Anm. 52.

⁵⁸ Zitat bei Bußmann (!), a. a. O. S. XI; Nachweis vgl. Anm. 53.

Heinrich der Löwe ist im Jahre 1129 wahrscheinlich auf der Burg Ravensburg in Schwaben geboren, die ersten Jahre seiner Jugend hat er auch dort verlebt, es ist daher anzunehmen, daß das Mittelhochdeutsche seine ‚Muttersprache‘ (und nicht, wie vielleicht zu erwarten, das Mittelniederdeutsch) gewesen ist.⁵⁹ Sein Vater, Heinrich der Stolze, wird als Herzog von Baiern ob seiner Beziehungen zur Literatur lobend in der „*Kaiserchronik*“ genannt; aber das „*Rolandslied*“ des Klerikers Konrad (in oberdt. Mittelhochdeutsch) erwähnt im Epilog den Herzog und die Herzogin als Auftraggeber⁶⁰; die Erwähnung des heiligen Blasius rückt dieses Werk zudem ebenfalls in die Nähe der Welfen.⁶¹

Heinrich der Löwe entfaltet vor allem um 1170 ein umfassendes Mäzenatentum, das sich auch auf ‚weltliche‘ Gegenstände bezogen hat; nach dem Gelnhäuser Reichstag von 1180 ist dies weit unwahrscheinlicher.⁶² Zunächst (äußerlich) sichtbares Zeichen ist der planmäßige Ausbau Braunschweigs zur Residenz; deutlich in der Kopie der unter Kaiser Heinrich III. in Goslar entstandenen Pfalzanlage⁶³ wahrnehmbar.

1166 wird auf dem Platz vor der Pfalz des Löwenmonument aufgestellt⁶⁴; daß in Braunschweig auch der „*Graf Rudolf*“ gelesen wurde, ist belegt.⁶⁵ In den Umkreis Heinrichs gehören verschiedene Geistliche:⁶⁶ Gerold aus Schwaben, der später Bischof von Oldenburg wird, Helmold von Bosau, der Verfasser der „*Chronica Slavorum*“ der Abt des Ägidienklosters, Heinrich, nachmaliger Bischof, Isfried, später Bischof von Ratzeburg, sowie Gerhard, Propst im Kloster Steterburg und Verfasser der „*Annales Steterburgenses*“.

Nach 1190 wird in Braunschweig der „*Lucidarius*“ aufgezeichnet; Herzog Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg läßt sich um 1210/13 Hartmann von Aues „*Gregorius*“ ins Lateinische übersetzen.⁶⁷

Alles dies Belege für ein literarisch-künstlerisches Leben am Welfenhof; gerade aber die Tatsache der Übersetzung des „*Gregorius*“ wird als ein Hauptargument gegen die Annahme Eilharts als des Tristandichters in diesem Umkreis ins Feld geführt.⁶⁸ Sowohl die mittelhochdeutsche Vorrede zum „*Lucidarius*“ wie auch die Zweisprachigkeit auf dem zweiten Wienhäuser Tristanteppich lassen aber Zweifel an der ausschließlich lateinischen Hofkultur aufkommen⁶⁹; vielmehr könnte man von einem sektoriellen Bilingualismus in der Literatur (und Hofkultur?) sprechen.

Ein besonderes Problem, das sich sowohl auf die Frage nach der Datierung des „*Tristrant*“, als auch auf die Beurteilung der angekommenen Verfasserschaft durch den ‚urkundlichen‘ Eilhart auswirkt, besteht in der besonderen Sprachform. Diese Sprache hat scheinbar einen besonderen ‚Kunstcharakter‘ der in einem „*breiten mittelhochdeutschen Kompromiß*“, auf möglichst große Verständlichkeit hin abzielend, besteht.⁷⁰

⁵⁹ Vgl. das zeitgeschichtlich durchsetzte, aber im Material weite Werk von Otto Hohnstein: Geschichte des Herzogtums Braunschweig. Braunschweig 1908. S. 91 ff.

⁶⁰ Belege und Ausführungen bei Paul Zimmermann: Das literarische Leben am Hofe Heinrichs des Löwen. In: Braunschweig. Heimat 21, 1930. S. 74 f.

⁶¹ Gerade Blasius kann als ‚Hausheiliger‘ der Welfen bezeichnet werden; Bernd Schneidmüller hat die Umformung des welfischen Familienbewußtseins, das um Burg und Kloster Ravensburg als Kristallisationspunkt kreiste, in ein sich im Braunschweiger Blasiusstift manifestierendes untersucht: Billunger, Welfen, Askanier. Eine genealogische Bildtafel aus dem Braunschweiger Blasiusstift und das hochadlige Familienbewußtsein in Sachsen um 1300. In: Archiv für Kulturgeschichte 69, 1987. S. 30 ff.

⁶² Vgl. Last, a. a. O. S. 34.

⁶³ Vgl. auch Wolff, a. a. O. S. 68 ff.

⁶⁴ Vgl. Hohnstein, a. a. O. u. a.

⁶⁵ Wolff, a. a. O. S. 73, Anm. 18.

⁶⁶ Im folgenden nach Zimmermann, a. a. O. S. 74 f.

⁶⁷ Last, a. a. O. S. 35.

⁶⁸ Vor allem Wagner, a. a. O. S. 7*, aber auch W. Schröder, a. a. O. S. 410 f.

⁶⁹ Auf dem Teppich handelt es sich um die Parallelität von mnd. und lat. Inschrift, vgl. Anm. 28. Der „*Lucidarius*“ hat die Zweisprachigkeit von Mhd. und Mnd. selbst die angeblich ausschließliche Wendung zum Religiösen für die letzten Lebensjahre des Herzogs findet sich in den „*Annales Steterburgenses*“ so nicht; dort ist von Sammeln und Vorlesen alter Chroniken die Rede, mithin einer Art historiographischer Literatur. Der im 13. Jh. dichtende Berthold von Holle bedient sich als Niederdeutscher des Mhd., wie auch die „*Braunschw. Reimchronik*“ in Mhd. abgefaßt ist. Vgl. Wolff a. a. O. S. 79 ff. Mithin haben wir einen Fall von mittelalterlichem Bilingualismus vor uns, der durchaus nicht ungewöhnlich ist.

⁷⁰ So resümierend Bußmann, a. a. O. S. XII.

Dieses Mittelhochdeutsch besitzt einerseits eine merkwürdige ‚Altertümlichkeit‘, da Eilhart z. B. mittelhochdeutsch „ecke“ für Schwert, „rant“ für Schild, „wigant/degen“ für Held schreibt, andererseits eine in die Zukunft des höfischen Romans weisende Modernität, indem er französische Worte entlehnt.⁷¹ Gerade diese Lehnwörter stammen aus dem Bereich des höfischen Leitvokabulars, so z. B. „hobisch“, „âvintûre“ und „schevalier“⁷²; aber auch etliche Lehnübersetzungen kommen vor.⁷³

Wichtig für die literaturgeschichtliche Stellung Eilharts ist, daß er sich auch sprachlich immer wieder in Distanz zu dem Erzählten setzt, ganz besonders deutlich in der Beurteilung des Minnetranks und der von diesem ausgehenden Wirkung. An die Vorlage, die nicht genau bestimmbar ist, hat sich Eilhart wahrscheinlich eng angelehnt; ähnlich wie die Schöpfer der Tristanteppiche.⁷⁴

Die Mehrzahl der Forscher geht heute davon aus, daß Eilhart die *estoire als Vorlage benutzt hat⁷⁵; demgegenüber wies 1823 E. P. J. Spangenberg⁷⁶ darauf hin, daß einer Münchener Gottfried-Handschrift folgendes beigegeben sei:

„... von dieser Historie hatt von erst geschrieben Thomas von Britannia und nachmals einem sein Buch geliehen, mit Namen Dilhart von Oberet, der hat es darnach in Reimen geschrieben.“

Diese Mitteilung führt zu einem Hauptproblem in der Verfasserzuweisung an den welfischen Ministerialen Eilhart, nämlich der Frage, ob und wie er an die literarische Vorlage gekommen sein kann.

Für den sächsischen Welfenhof wird eine solche Beziehung nach Frankreich in Frage gestellt.⁷⁷ Im Herbst des Jahres 1167 geleiteten welfische Legaten Mathilde, die Tochter König Heinrichs II. von England, nach Sachsen.⁷⁸ Zum Herrschaftsgebiet dieser Plantagenets gehörten zu ebender Zeit auch weite Teile Frankreichs.

Heute setzt die Forschung den Tristan des Thomas zwischen 1150 und 1160 an⁷⁹, so daß die Mitteilung Spangenbergs durchaus wahrscheinlich sein kann; ebensogut kann aber auch eine Handschrift der *estoire durch die Gesandtschaft nach (Alt-) Sachsen gelangt sein, genauso wie Eilhart selbst zur Gesandtschaft gehört haben kann.⁸⁰

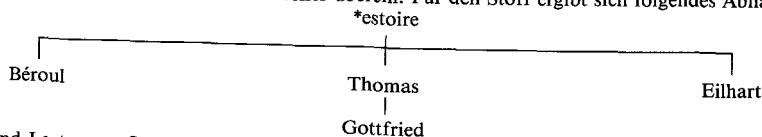
Im Jahr 1168 nutzte Kaiser Friedrich I. die Beziehungen Heinrichs des Löwen nach Frankreich: sowohl in Cambrai als auch in Rouen ist eine Gesandtschaft nachweisbar, zu der außer dem Herzog auch die Erzbischhöfe von Mainz und Köln gehörten.⁸¹ Auch aus diesem Anlaß könnte die Vorlage Eilharts nach Sachsen gelangt sein. Die Gemahlin des englischen Königs, Eleonore von Poitou hat den ersten bearbeiteten Tristanstoff wohl gekannt, wie aus einem von Bernhard von Ventadorn an sie gerichteten Lied geschlossen werden kann⁸²; am

⁷¹ Vgl. Last, a. a. O. S. 27 ff.

⁷² Belege: V. 5066, 5075, 5061.

⁷³ Nachweise und Aufzählungen bei Last, a. a. O. S. 30. Die Verfahrensweise sowie die Sprache Eilharts könnten symptomatisch für einen Schreiber des Mhd. zu dieser Zeit sein, der kein ‚native speaker‘ ist; Eilhart ‚spricht‘ wohl eher Mnd., M und St haben ja auch mnd. Einfluß.

⁷⁴ Hierhin stimmen — soweit erkennbar — alle Forscher überein. Für den Stoff ergibt sich folgendes Abhängigkeitsschema:



⁷⁵ Vgl. Bußmann und Last, a. a. O.

⁷⁶ E. P. J. Spangenberg: Eilhart von Oberg der Sänger des Tristan. In: neues Vaterländisches Archiv d. Königreiches Hannover, 4. Bd. 1823. S. 346 ff. Merkwürdigerweise wird diese Mitteilung danach nie wieder in Erwägung gezogen, obwohl sie nicht unwichtig ist; allein schon deshalb, weil seit 1945 einige Handschriften verschollen sind.

⁷⁷ Vor allem bei Wagner, a. a. O., aber auch bei Bußmann, a. a. O.

⁷⁸ Vgl. Last, a. a. O. S. 33, Wolff, a. a. O. S. 74.

⁷⁹ Bußmann resümierend, a. a. O. S. XXI.

⁸⁰ Erstere Überlegung vom Verf., zweite vgl. Last, a. a. O. S. 33, Wolff, a. a. O. S. 74, Zimmermann, a. a. O. S. 79.

⁸¹ Last, a. a. O. S. 33. Gesandter im Jahr 1165 war Kanzler Rainald von Dassel, im Auftrag sowohl des staufischen Königs Barbarossa als auch Heinrichs des Löwen, vgl. Rüdiger Schnell: Rezension von: Karl-Ernst Geith: Carolus Magnus. Studien zur Darstellung Karls des Großen in der deutschen Literatur des 12. und 13. Jahrhunderts. In: ZsfdPh 99, 1980. Hier insb. S. 438 f.

⁸² Vgl. Wolff, a. a. O. S. 74.

Hofe Heinrichs II. nimmt man auch Thomas von Britannien an. Gerade auch die Bretagne, aus der der keltische Tristanstoff vielleicht stammt, gehörte zum Angevinischen Reich Heinrichs II. von England; von in der Bretagne liegenden Mont-St.-Michel ist auch im „*Tristrant*“ die Rede.⁸³

Wagners Argumente, die Entstehung des „*Tristrant*“ an den Niederrhein zu legen, bestehen aus rezeptionsgeschichtlichen Erwägungen:⁸⁴ Im Bereich des Niederrheins seien Namensnennungen von Personen, die auf den Tristanstoff zurückgehen nachweisbar, in (Alt-) Sachsen hingegen nicht. Daß dem nicht so ist, hat Wolff erwiesen:⁸⁵ Im 13. Jahrhundert trägt die Frau des Ritters Eckehardus Scacke de Boyceneborch in Lüneburg den Namen Isalde.

In das Gebiet der Rezeption des „*Tristrant*“ schließlich gehören auch die Teppiche; wenn Eilhart auch nicht die Vorlage gewesen sein mag, so ist es dennoch möglich, daß — wie oben beschrieben — eine Handschrift der **estoire* oder aber auch des Thomas nach (Alt-) Sachsen gelangt sein kann. Gerade die mittelniederdeutschen Texterläuterungen auf dem Wienhäuser Tristanteppich I sprechen für eine nachhaltige Wirkung des Tristanstoffes im Bereich des ehemaligen Herzogtums Sachsen.⁸⁶

In diesem Zusammenhang sollte vielleicht noch einmal ein Blick auf die heraldische Gliederung dieses Teppichs geworfen werden:⁸⁷ An vornehmer Stelle, gleich neben dem Wappen des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation befindet sich das Wappen des Herzogtums Braunschweig (ab 1235; vorher Hauswappen der sächs. Welfen). Von dort ließe sich eine ‚ideelle‘ Linie zu dem in der Mitte der dritten Wappenreihe sich befindenden Wappen Lüneburgs ziehen (wo sich die Masse des welfischen Eigengutes befand), was auch nach dem Gelnhäuser Reichstag 1180 in der Verfügungsgewalt des welfischen Hauses verblieben war. In dieser gleichsam ‚politischen‘ Wappenreihe findet sich links daneben das Wappen der Pfalzgrafschaft bei Rhein; nach Aberkennung des Herzogtums Sachsen durch Friedrich Barbarossa war der älteste Sohn Heinrichs des Löwen, Heinrich, als Inhaber der Pfalzgrafschaft der einzige zum Reichsfürstenstand gehörige des welfischen Hauses.

Die beiden diese eben genannten Wappen einrahmenden könnten in Beziehung zueinander gesehen werden: Links das Wappen des Herzogtums Baiern (3. Reihe, 3. Wappen) kann einerseits auf den Herzog von Baiern und Vater Heinrichs des Löwen, Heinrich den Stolzen hinweisen, andererseits aber auch auf die spätere bairische Herzogswürde des Löwen, wobei das rechte Wappen (Markgrafschaft Österreich, 3. Reihe, 6. Wappen) auf die Herauslösung Österreichs aus dem Herzogtum Baiern und die Vergabe desselben an die Babenberger hindeuten könnte.

Hier noch einmal die ‚politische Struktur‘ insgesamt:

DR	BS	00	00	0	0	00	00	00	00	00
00	00	00	00	0	0	00	00	00	00	
00	00	Ba	Pf	L	ü	Ös	00	00	00	
00	00	00	00	0	0	00	00	00	00	
Mitte										

⁸³ Franz Lichtenstein: Eilhart von Oberge. Straßburg und London 1877, vermutet mit dem Michaelsstein im „*Tristrant*“ sei derjenige bei Blankenburg gemeint (S. L f.); Schröder I, a. a. O., hat dagegen die Identität mit dem Mont-St.-Michel erwiesen.

⁸⁴ Vgl. Wagner, a. a. O. Zu Mathilde heißt es dort S. 7*: „Ist der *Tristrant* in den Jahren 1165 — 70 entstanden, dann ist eine Inbeziehungsetzung von Herzogin und Dichter so gut wie ausgeschlossen: erst 1168 reichte Mathilde — zwölfjährig dem Welfen die Hand.“ Vgl. dazu das oben dargelegte.

⁸⁵ Nachweis von Wolff, a. a. O. S. 78.

⁸⁶ Vgl. Rickleffs, a. a. O. und Anm. 26.

⁸⁷ Die folgenden Überlegungen hypothetischen Charakters vom Verf., der eine wenn nicht vollständig rein druchgeführte, so doch im Grundsätzlichen vorhandene Struktur der Heraldik auf dem Teppich zu erkennen glaubt. Diese doch sehr auf den politischen Rahmen des Welfenhauses im späteren 12. Jh. hinweisende Struktur (in Verknüpfung mit dem Tristanstoff) könnte ein weiteres Indiz für die Beziehungen „*Tristrant*“ — Welfenhof sein. Selbstverständlich handelt es sich auch hier um eine im weiteren Sinne rezeptionsgeschichtliche Argumentation, die allerdings ob ihrer entschieden Spezifik wieder in den Bereich des Indizienbeweise hineinreicht.

Korrespondierend hierzu kann eine ‚poetische‘ Struktur entdeckt werden: Das zweite Wappen der ersten Reihe, das Herzogtum Braunschweig als das Gebiet des mutmaßlichen Entstehens des „*Tristrant*“, das dritte Wappen der ersten Reihe, Frankreich, als das des Lehnsherren König Heinrichs II. von England für einen Teil seiner französischen Besitzungen; so daß sich in der Mitte der zweiten Wappenreihe (5. Stelle) auch das englische Wappen findet; dies wäre denkbar als Reminiszenz an das Haus der Plantagenets als dem Literaturförderer u. a. des Thomas von Britannien.

Rechts oben schließlich findet sich — abseits, als einziges Wappen an 10. Stelle, doch dafür über die anderen Wappen herausgehoben — das Wappen des Königs Artus sowie gleich links daneben, an neunter Stelle, das der Bretagne, dem möglichen ‚Gebiet‘ des Königs Artus, aber auch dem Gebiet der ‚Wirkung‘ Tristans.

Die ‚poetische Struktur‘ sähe also folgendermaßen aus:

00	BS	FR	00	0	0	00	00	00	Br	Ar
00	00	00	00	E	n	00	00	00	00	
00	00	00	00	0	0	00	00	00	00	
00	00	00	00	0	0	00	00	00	00	

Mitte

C. Rückblick: Das Problem Eilhart von Oberg

Der erste Teil dieser Untersuchung diente weitgehend der Darlegung der Überlieferungslage in bezug auf Eilhart von Oberg; zuerst war es um die Darstellung der Textzeugnisse zu tun, so dann um diejenige der textilen Überlieferung. Insbesondere in diesem Gebiet wurde erstmalig eine Zusammenstellung der Quellen versucht.⁸⁸ Schließlich wurden die urkundlichen Belege dargeboten. Nicht weiter verfolgt wurden die Zusammenhänge zwischen der Familie von Oberg und den Welfen, insbesondere die zwischen Johannes von Oberg und dem Blasiusstift⁸⁹; was durchaus möglich wäre.

In einem zweiten Teil wurde durch das Zusammentragen von Indizien versucht, die Gleichsetzung von urkundlich überliefertem und textlich genannten Eilhart im Umkreis des (sächsischen) Welfenhofes wahrscheinlich zu machen. Weitere Untersuchungen müßten sich sowohl mit Pfalzgraf Heinrich, als auch mit Kaiser Otto IV. befassen (sowie mit deren kulturellen Einflüssen), was besonders im Falle des Pfalzgrafen mit seinen rheinischen Beziehungen Erfolg verspricht.⁹⁰

Das grundsätzliche Problem der Ineinsetzung des urkundlich feststellbaren Eilhart mit dem Dichter des „*Tristrant*“ ist letztlich wohl nicht zu lösen, oder, wie Kurt Wagner es ausdrückt, „*Die Gleichsetzung besteht höchstens als Möglichkeit; nicht als Notwendigkeit*“.⁹¹

Durch die Zusammenstellung der Überlieferung einerseits, und durch das Zusammentragen von Indizien andererseits, sollten Argumente für die Identität von Ministerialen und Dichter gesammelt werden, so daß es nicht bei einem Urteil bleiben muß, wie es Hadumod Bußmann — bei aller Gründlichkeit sonst — fällt:⁹² „... wobei nicht selten die Faszination, den Autor mit einer historisch bezeugten Gestalt gleichsetzen zu können, das philologische Gewissen überrumpelt haben mag.“

Die beste und umfassendste Darstellung des germanistischen Forschungsstandes, worauf auch Rüdiger Krohn in seinem ausführlichen Kommentar zum Gottfriedschen Tristan hinweist⁹³, bietet wohl nach wie vor

⁸⁸ Eine Erwähnung der Teppiche ist üblich, aber genauere Quellenangaben nicht. Erwähnung nur bei Last, Zimmermann und Wolff, a. a. O.

⁸⁹ Vgl. Ernst Döll: Die Kollegiatstifte St. Blasius und St. Cyriacus zu Braunschweig. Das. 1967.

⁹⁰ Heinrich wird in der Forschung vernachlässigt, obwohl sich seit einiger Zeit Bernd Schneidmüller vom Historischen Seminar der Carolo-Wilhelmina in Braunschweig mit ihm beschäftigt.

Zu Otto IV. bisher vgl. H. M. Schaller: Das geistige Leben am Hofe Kaiser Ottos IV. zu Braunschweig. In: Mitt. TU Carolo-Wilhelmina Braunschweig, Jg. 10, H. 1, 1975. S. 21 ff.

⁹¹ Wagner, a. a. O. S. 5*.

⁹² Hadumod Bußmann, a. a. O. S. XV f.

⁹³ Vgl. Rüdiger Krohn: Gottfried von Straßburg: Tristan. 3. Bd.: Nachwort, Kommentar. 2. Aufl. Stuttgart 1981. Zu Eilhart. S. 240 ff.

Hadumod Bußmann, doch muß dies von historischer Seite mindestens um den Aufsatz von Martin Last ergänzt werden, ohne den eine Beschäftigung mit der Person Eilharts eigentlich nicht mehr möglich sein sollte.⁹⁴

Um Eilhart von Oberg und einen „*Tristrant*“ gibt es noch viele Aufgaben, die vor allem auch interdisziplinär anzugehen wären.

Gegenüber der deutschen Forschung liegt die französische im Augenblick weiter vorn, sie hat eine textkritische Ausgabe mit einer Französischübersetzung vorgelegt⁹⁵, eine Aufgabe, die — in Hinblick auf eine zweisprachige Ausgabe — von deutscher Seite noch zu leisten wäre.

Die moderne literaturwissenschaftliche Forschung müßte sich auch im Falle Eilharts stärker mit dem „*Tristrant*“ an sich, und nicht, so verlockend dies auch sein mag, nur vergleichend (in Hinblick auf Gottfried) beschäftigen⁹⁶; die Sprachwissenschaft hat nicht nur in der historischen Dialektgeographie ein reiches Betätigungsfeld, auch das Mittelniederdeutsch in der textilen Überlieferung harrt einer weitergehenden Analyse.

Von kunsthistorischer Seite ist zwar schon Wichtiges geleistet worden⁹⁷, aber die Heraldik hätte mit den Teppichen noch ein interessantes Anwendungsgebiet, umso mehr, als ein Wappen des Wienhäuser Tristan Teppichs I ungedeutet, und eines nicht eindeutig gedeutet ist. In der Geschichtswissenschaft ist es ohnehin beinahe ein schon langjähriger Skandal, daß für wichtige Bereiche immer noch die *Origines Guelficae* in der landesgeschichtlichen Forschung benutzt werden müssen. Überdies aber könnte z. B. die Quellengattung der Urbare noch weitere Hinweise auf die Familie von Oberg, vielleicht sogar auf Eilhart, geben.

Es ist schade, daß die Beschäftigung mit Eilhart, wenn sie denn erfolgt, oft nur in traditionellen Bahnen verläuft; ein weites Feld bietet sich an.

⁹⁴ Es ist besonders auffällig, daß die germanistische Seite bislang kaum von der ‚historischen‘ Beschäftigung mit Eilhart und seinem Umfeld Kenntnis nahm, während dies andersherum der Fall ist. Gerade auch Last vom Institut für historische Landesforschung der Georgia Augusta hat oft interdisziplinär gearbeitet; auch die Arbeiten von Paul Zimmermann sollten nicht vergessen werden, da er ein ausgezeichnete Kenner der norddt. Landesgeschichte und Literatur gewesen ist.

⁹⁵ Danielle Buschinger: Eilhart von Oberg. *Tristrant*. Edition diplomatique de manuscrites et traduction en français moderne avec introduction et index. Göppingen 1976.

⁹⁶ So z. B. J. Gombert: Eilhart von Oberg und Gottfried von Straßburg. Rotterdam 1927.

⁹⁷ Vgl. Doris Fouquet: Wort und Bild in der mittelalterlichen Tristrantradition. Berlin 1971. Allerdings ist die Tendenz zu einer werkgerechten Beurteilung unverkennbar, so z. B. im guten Artikel von Christian Kiening: Eilhart von Oberg. In: *Literatur-Lexikon. Autoren und Werke deutscher Sprache*, hg. von Walter Killy, Bd. 3. München 1989. S. 209 ff.

D. Literaturverzeichnis

Es erscheint nicht ratsam, zwischen Primär- und Sekundärliteratur bei der Beschäftigung mit Eilhardt zu trennen, da auch die Textausgaben immer mit umfangreichen Einführungen, Kommentaren u. ä. versehen sind.

Bode, Georg, und Leibrock, G. A.: Das Güterverzeichnis und das Lehnsregister des Grafen Sigrid II. von Blankenburg aus den Jahren 1209 bis 1227. In: *Zs. des Harzvereins f. Gesch. und Alterthumskunde*, Jg. 2, H. 3, 1869, 2. 71 ff.

Buschinger, Danielle: Eilhart von Oberg. *Tristrant*. Edition diplomatique de manuscrites et traduction en français moderne avec introduction et index (=GAG 202). Göppingen 1976.

Bußmann, Hadumod: Eilhart von Oberg: *Tristrant*. Synoptischer Druck der ergänzten Fragmente mit der gesamten Parallelüberlieferung (=ATB 70). Tübingen 1969.

Döll, Ernst: Die Kollegiatstifte St. Blasius und St. Cyriacus zu Braunschweig (= Braunschweiger Werkstücke Bd. 36). Braunschweig 1967.

McDonald, William C.: The Fool Stick: Concerning Tristan's Club in the German Eilhart Tradition. In: *Euphonia* 82, 1988. S. 127 ff.

Cordes, Gerhard: Zur Sprache Eilhards von Oberg (=Hansische Forschungen H. 1). Hamburg 1939.

Eggers, Hans: Deutsche Sprachgeschichte II: Das Mhd. (=rde 191). 9. Aufl. Reinbek 1980.

Fouquet, Doris: Wort und Bild in der ma. Tristrantradition. Der älteste Tristranteppich von Kloster Wienhausen und die textile Tristanüberlieferung des Mittelalters. Berlin 1971.

- Gombert, Johannes: Eilhart von Oberg und Gottfried von Straßburg. Beitrag zur Tristanforschung. Rotterdam 1927.
- Hellfaier, Detlev: Studien zur Geschichte der Herren von Oberg bis zum Jahre 1400 (=Veröff. des Inst. für hist. Landesforschung der Univ. Göttingen, Bd. 13). Hildesheim 1979.
- Hohnstein, Otto: Geschichte des Herzogtums Braunschweig. Braunschweig 1908.
- Jordan, Karl (Hg.): Die Urkunden Heinrichs des Löwen (=MGH Laienfürsten und Dynastenerkunden Bd. 1). Stuttgart 1949.
- Kiening, Christian: Art. Eilhart von Oberg. In: Literatur-Lexikon. Autoren und Werke deutscher Sprache, hg. von Walther Killy, Bd. 3. München 1989. S. 209 ff.
- Krohn Rüdiger: Gottfried v. Staßburg: Tristan. 3 Bde., Text, Übersetzung, Nachwort, Kommentar. 2. Aufl. Stuttgart 1981.
- Kully, Rolf Max: Art. Eilhart von Oberg. In: DLL, begr. v. Kosch, 3. Aufl. München und Bern 1972. S. 45 ff.
- Last, Martin: Eilhart von Oberg. In: Nieders. Lebensbilder (=Veröff. d. Hist. Komm. f. Niedersachsen und Bremen 22), Bd. 8. Hildesheim 1973. S. 18 ff.
- Leibniz, Gottfried Wilhelm, und Scheid, Ch. L. (Hg.): Origines Guelficae, 5 Bde. Hannover 1740 — 80.
- Lexer, Matthias: Mhd. Taschenwb. 36. Aufl. Stuttgart 1981.
- Lichtenstein, Franz: Eilhart von Oberg (=Quellen und Forschungen zur Sprach- und Literaturgesch. der germ. Völker 19). Straßburg und London 1877.
- Lubenow, H.: Die welf. Ministerialen in Sachsen. Diss. phil. (Masch.) Kiel 1964.
- Mertens, Volker: Art. Eilhart von Oberg. In: Lex. d. Mittelalters, Bd. 3. München 1986, Sp. 1728 f.
- Mertens, Volker: Eilhart, der Herzog und der Truchseß: der Tristrant am Welfenhof. In: Danielle Buschinger (Hg.): Tristan et Iseut, mythe européenne et mondiale. Göttingen 1987. S. 262 ff.
- Moderhack, Richard: Braunschweigs Stadtgesch. In: Braunschweig. Das Bild der Stadt in 900 Jahren. Geschichte und Ansichten, 2 Bde. Braunschweig 1985. Bd. 1.
- Ricklefs, Jürgen: Der Tristanroman der nieders. u. mitteldt. Tristanteppe. In: Nddt. Jb. 86, 1963, S. 33 ff.
- Schaller, H. M.: Das geistige Leben am Hofe Kaiser Ottos IV. von Braunschweig. In: Mitt. d. TU Carolo-Wilhelmina, Jg. 10, H. 1, 1975. S. 21 ff.
- Schindele, G.: Art. Tristrant. In: KLL, München 1965 ff. Sp. 9575 ff.
- Schneidmüller, Bernd: Billunger, Welfen, Askanier. Eine genealogische Bildtafel aus dem Braunschweiger Blasiusstift und das hochadlige Familienbewußtsein in Sachsen um 1300. In: Archiv für Kulturgeschichte 69, 1987. S. 30 ff.
- Schnell, Rüdiger: Rezension von: Karl-Ernst Geith: Studien zur Darstellung Karls des Großen in der deutschen Literatur des 12. und 13. Jahrhunderts. In: ZsfdtPh 99, 1980. S. 433 ff.
- Schröder, Edward: Eilhard von Oberg. In: ZfdA 42, 1898, S. 72 ff. Lückenbüßer. In: ZfdA 42, 1898, S. 195 f.
- Schröder, W., und Wolff, Ludwig: Art. Eilhart von Oberg. In: Die dt. Lit. des MA: Verfasserlex. 2. Aufl. Berlin, New York 1980, Bd. 2, S. 410 ff.
- Spangenberg, E. P. J.: Eilhard von Oberg, der Sänger des Tristan. In: Neues Vaterländisches Archiv des Königreichs Hannover, 4. Bd. Lüneburg 1823, S. 346 ff.
- Wagner, Kurt: Eilhart von Oberg: Tristrant. I. Die alten Bruchstücke (= Rheinische Beitr. und Hilfsbücher zur germ. Philologie u. Volkskde. Bd. 5). Bonn und Leipzig 1924.
- Wilhelm, Pia: Kloster Wienhausen, Bd. III: Die Bildteppe. Celle o. J.
- Wolff, Ludwig: Welfisch-Braunschweigische Dichtung der Ritterzeit. In: Nddt. Jb. 71/73, 1948/50. S. 68 ff.
- Zimmermann, Paul: Das literarische Leben am Hofe Heinrichs des Löwen. In: Brschw. Heimat 21, 1930. S. 73 ff.

Christian Juranek, Museen der Stiftung Weimarer Klassik, Am Frauenplan, O-5300 Weimar

Wolfram Reifenstein

Johann Christoph Dommerich – ein Lebensbild –

In der Mitte des 18. Jahrhunderts regierte Herzog Karl I. das Fürstentum Braunschweig-Wolfenbüttel (1735 — 1780). Zunächst war Wolfenbüttel noch die Residenz und das Hoftheater Zentrum des kulturellen Lebens in der Stadt. Die Herzogliche Bibliothek befand sich seit 1710 in einem neuen Gebäude, das Herzog Anton Ulrich ab 1706 für den „*unermesslichen Schatz des Landes*“ hatte errichten lassen. Während Leibniz neben seinen vielfältigen anderen Aufgaben von 1690 bis 1716 als Leiter der Bibliothek tätig gewesen war, arbeitete Lessing ab 1770 in gleicher Position in Wolfenbüttel (1770 — 1781). Er schrieb während dieser Zeit u. a. den Nathan und erlebte dessen Uraufführung im Hoftheater.

Die Herzogliche große Schule wurde wie die übrigen Gymnasien in Braunschweig, Helmstedt, Amelungsborn und Blankenburg in der Regierungszeit Karls I. im Jahre 1753 durch eine neue Schulordnung in ihrem Lehrplan auf die Erfordernisse der Zeit orientiert, nachdem es offenbar vorher zu einem erschreckenden Verfall des Schulwesens gekommen war.

Als im gleichen Jahr (1753) die Residenz endgültig von Wolfenbüttel nach Braunschweig verlegt wurde, traf diese Veränderung die Stadt schwer. Zahlreiche Arbeitsplätze gingen verloren, und die Einwohnerzahl sank binnen kurzer Zeit um ca. 3000 auf 9200. In der Stadt verblieben als staatliche Behörden lediglich das Fürstliche Konsistorium, das Staatsarchiv und der Oberste Gerichtshof (Justizkanzlei). Wenig später wurde auch Wolfenbüttel von den Auswirkungen des Siebenjährigen Krieges betroffen, als 1757 französische Truppen die Stadt besetzten.

In diese Stadt kam 1749 Magister Johann Christoph Dommerich als neuer Rektor der Herzoglichen großen Schule. Er hatte in Halle und Göttingen studiert und war zuletzt Adjunkt der philosophischen Fakultät der Julia Carolina in Helmstedt gewesen. Sein Leben und Wirken soll im Folgenden dargestellt werden.

Nachdem Rektor Daniel Cordes 1749 aus Altersgründen emeritiert worden war, mußte der Posten des Rektors an der Herzoglichen großen Schule neu besetzt werden. Es war offenbar nicht einfach, einen geeigneten Nachfolger für Cordes zu finden. Herzog Karl stellte in einem Schreiben an das Konsistorium fest: „... *wie sehr es in hiesigem Lande an Leuten fehle, welche die zu einem Rectorat oder einer ersten Schul-Colleges Stelle bei einer großen Schule erforderliche Eigenschaft besitzen* ...“¹

Er machte es deshalb dem Konsistorium als Schulaufsichtsbehörde zur Pflicht, dafür Sorge zu tragen, die Ausbildung der Landeskinder qualitativ zu verbessern. Sein Wunsch war es, daß er in einem Fall, wie er 1749 in Wolfenbüttel vorlag, künftig „... *geschickte Leute bei der hand und nicht nöthig habe, solche mit vieler Mühe aufzusuchen oder aus fremden Ländern zu holen* ...“²

Die Schwierigkeiten bei der Besetzung des Rektorates in Wolfenbüttel konnten sich bei nächster Gelegenheit in Helmstedt oder Braunschweig erneut stellen. Ein Blick in die Reihenfolge der Rektoren in Wolfenbüttel ab 1543 zeigt, daß der jeweils regierende Herzog die vakante Stelle nach Möglichkeit mit einem seiner Landeskinder besetzt hat. Von den 25 Rektoren vor Dommerich waren nachweislich nur 10 nicht aus dem Herzogtum. Im konkreten Fall des Jahres 1749 konnten die Verantwortlichen nur einen geeigneten Kandidaten vorschlagen: den Adjunkt der philos. Fakultät der Julia Carolina in Helmstedt, Johann Christoph Dommerich aus Bückeburg.

Herzog Karl nahm den Vorschlag an. Vermutlich traf sich seine Vorstellung mit der des Konsistoriums, denn er hatte den jungen Philologen und Mathematiker 1748 als Adjunkten an die Julia Carolina berufen. So wurde der fünfundzwanzigjährige Dommerich als neuer Rektor bestätigt. Herzog Karl ordnete an: „... *demselben solche function nachdem er solche anzunehmen sich erklärt hat* ...“ zu übergeben.³

Dommerich war der bisher jüngste Rektor der Schule und auch das mit Abstand jüngste Mitglied des Kollegiums. Ihm wurden als jährliches Gehalt 250 Reichstaler, freie Wohnung und das Geld für Privatstunden bewill-

¹ Schreiben vom 21. Januar 1749, Niedersächs. Staatsarchiv Wolfenbüttel (NSTA WF), 2 Alt Nr. 16029 Blatt 27.

² Vgl. dazu Anm. 1.

³ Ebenda, Blatt 25.



Johann Christoph Dommerich als Rektor der Großen Schule. Original (Kupferstich) in der Bibliothek der ehemaligen Universität Helmstedt.

Extract Held-Registers des Stoßers Liddagshausen von Trinitatis		Page 173.
1736	1737.	5
Aufs. Besoldung und Deputat des Rectoris der Hülfs- u. Wohlthätigk. 1727. Con- turalis. J. 1730. & Johann Daniel Cordas.		1730. 1731.
a. Michaelis 1736		40.
Weyn		40.
O. Aern 1737		40.
Johann		40.
an Deputat		
20 Stk. 1736		15.
3 Waagen 1736		12.
3 Stk. 1736		7. 18.
1 Stk. 1736		10.
3 Stk. 1736		3.
15 Stk. 1736		20.
Und unsere die 1736. u. 1737. u. 1738. u. 1739. u. 1740. u. 1741. u. 1742. u. 1743. u. 1744. u. 1745. u. 1746. u. 1747. u. 1748. u. 1749. u. 1750. u. 1751. u. 1752. u. 1753. u. 1754. u. 1755. u. 1756. u. 1757. u. 1758. u. 1759. u. 1760. u. 1761. u. 1762. u. 1763. u. 1764. u. 1765. u. 1766. u. 1767. u. 1768. u. 1769. u. 1770. u. 1771. u. 1772. u. 1773. u. 1774. u. 1775. u. 1776. u. 1777. u. 1778. u. 1779. u. 1780. u. 1781. u. 1782. u. 1783. u. 1784. u. 1785. u. 1786. u. 1787. u. 1788. u. 1789. u. 1790. u. 1791. u. 1792. u. 1793. u. 1794. u. 1795. u. 1796. u. 1797. u. 1798. u. 1799. u. 1800. u. 1801. u. 1802. u. 1803. u. 1804. u. 1805. u. 1806. u. 1807. u. 1808. u. 1809. u. 1810. u. 1811. u. 1812. u. 1813. u. 1814. u. 1815. u. 1816. u. 1817. u. 1818. u. 1819. u. 1820. u. 1821. u. 1822. u. 1823. u. 1824. u. 1825. u. 1826. u. 1827. u. 1828. u. 1829. u. 1830. u. 1831. u. 1832. u. 1833. u. 1834. u. 1835. u. 1836. u. 1837. u. 1838. u. 1839. u. 1840. u. 1841. u. 1842. u. 1843. u. 1844. u. 1845. u. 1846. u. 1847. u. 1848. u. 1849. u. 1850. u. 1851. u. 1852. u. 1853. u. 1854. u. 1855. u. 1856. u. 1857. u. 1858. u. 1859. u. 1860. u. 1861. u. 1862. u. 1863. u. 1864. u. 1865. u. 1866. u. 1867. u. 1868. u. 1869. u. 1870. u. 1871. u. 1872. u. 1873. u. 1874. u. 1875. u. 1876. u. 1877. u. 1878. u. 1879. u. 1880. u. 1881. u. 1882. u. 1883. u. 1884. u. 1885. u. 1886. u. 1887. u. 1888. u. 1889. u. 1890. u. 1891. u. 1892. u. 1893. u. 1894. u. 1895. u. 1896. u. 1897. u. 1898. u. 1899. u. 1900. u. 1901. u. 1902. u. 1903. u. 1904. u. 1905. u. 1906. u. 1907. u. 1908. u. 1909. u. 1910. u. 1911. u. 1912. u. 1913. u. 1914. u. 1915. u. 1916. u. 1917. u. 1918. u. 1919. u. 1920. u. 1921. u. 1922. u. 1923. u. 1924. u. 1925. u. 1926. u. 1927. u. 1928. u. 1929. u. 1930. u. 1931. u. 1932. u. 1933. u. 1934. u. 1935. u. 1936. u. 1937. u. 1938. u. 1939. u. 1940. u. 1941. u. 1942. u. 1943. u. 1944. u. 1945. u. 1946. u. 1947. u. 1948. u. 1949. u. 1950. u. 1951. u. 1952. u. 1953. u. 1954. u. 1955. u. 1956. u. 1957. u. 1958. u. 1959. u. 1960. u. 1961. u. 1962. u. 1963. u. 1964. u. 1965. u. 1966. u. 1967. u. 1968. u. 1969. u. 1970. u. 1971. u. 1972. u. 1973. u. 1974. u. 1975. u. 1976. u. 1977. u. 1978. u. 1979. u. 1980. u. 1981. u. 1982. u. 1983. u. 1984. u. 1985. u. 1986. u. 1987. u. 1988. u. 1989. u. 1990. u. 1991. u. 1992. u. 1993. u. 1994. u. 1995. u. 1996. u. 1997. u. 1998. u. 1999. u. 2000. u. 2001. u. 2002. u. 2003. u. 2004. u. 2005. u. 2006. u. 2007. u. 2008. u. 2009. u. 2010. u. 2011. u. 2012. u. 2013. u. 2014. u. 2015. u. 2016. u. 2017. u. 2018. u. 2019. u. 2020. u. 2021. u. 2022. u. 2023. u. 2024. u. 2025. u. 2026. u. 2027. u. 2028. u. 2029. u. 2030. u. 2031. u. 2032. u. 2033. u. 2034. u. 2035. u. 2036. u. 2037. u. 2038. u. 2039. u. 2040. u. 2041. u. 2042. u. 2043. u. 2044. u. 2045. u. 2046. u. 2047. u. 2048. u. 2049. u. 2050. u. 2051. u. 2052. u. 2053. u. 2054. u. 2055. u. 2056. u. 2057. u. 2058. u. 2059. u. 2060. u. 2061. u. 2062. u. 2063. u. 2064. u. 2065. u. 2066. u. 2067. u. 2068. u. 2069. u. 2070. u. 2071. u. 2072. u. 2073. u. 2074. u. 2075. u. 2076. u. 2077. u. 2078. u. 2079. u. 2080. u. 2081. u. 2082. u. 2083. u. 2084. u. 2085. u. 2086. u. 2087. u. 2088. u. 2089. u. 2090. u. 2091. u. 2092. u. 2093. u. 2094. u. 2095. u. 2096. u. 2097. u. 2098. u. 2099. u. 2100. u. 2101. u. 2102. u. 2103. u. 2104. u. 2105. u. 2106. u. 2107. u. 2108. u. 2109. u. 2110. u. 2111. u. 2112. u. 2113. u. 2114. u. 2115. u. 2116. u. 2117. u. 2118. u. 2119. u. 2120. u. 2121. u. 2122. u. 2123. u. 2124. u. 2125. u. 2126. u. 2127. u. 2128. u. 2129. u. 2130. u. 2131. u. 2132. u. 2133. u. 2134. u. 2135. u. 2136. u. 2137. u. 2138. u. 2139. u. 2140. u. 2141. u. 2142. u. 2143. u. 2144. u. 2145. u. 2146. u. 2147. u. 2148. u. 2149. u. 2150. u. 2151. u. 2152. u. 2153. u. 2154. u. 2155. u. 2156. u. 2157. u. 2158. u. 2159. u. 2160. u. 2161. u. 2162. u. 2163. u. 2164. u. 2165. u. 2166. u. 2167. u. 2168. u. 2169. u. 2170. u. 2171. u. 2172. u. 2173. u. 2174. u. 2175. u. 2176.		

Gehaltsabrechnung für Daniel Coordes aus dem Jahr
1744, NSTA WF, 2 Alt Nr. 16029 Blatt 2a.

ligt. Wie sich das Gehalt zusammensetzte, zeigt die nebenstehende Kopie einer Abrechnung für Daniel Coorde aus dem Jahre 1744. Da Dommerich in die gleiche Gehaltsgruppe kam wie sein Vorgänger, änderte sich an der Höhe und Herkunft der Bezüge nichts. Dommerich seinerseits bat den Herzog allerdings, ihm außer dem Rekortengehalt die einhundert Taler zu geben, die er als Adjunkt der Julia Carolina jährlich erhalten hatte, denn er benötigte das Geld für seinen Lebensunterhalt im teuren Wolfenbüttel.

Der junge Rektor legte auch Wert auf einen ansprechenden Titel. Mit dem Wohl der Schule argumentierend bat er ihm den Titel eines „*professoris Extraordinarii*“ zuerkennen zu wollen. Seine Kollegen in Braunschweig führten diesen Titel, und sie schlugen daraus Kapital für ihre Schulen. Das Argument, mit dem er überzeugen wollte: Die Kollegen in Braunschweig würden mit ihrem Professorentitel „... viele an sich ziehen, die sonst die Schule in Wolfenbüttel würden frequentiert haben ...“¹⁴

⁴ Ebenda, Blatt 20.

Aus dem Schriftwechsel ist nicht zu entnehmen, daß Herzog Karl der Bitte seines jüngsten Rektors entsprochen hat. Dommerich trat am 4. März 1749 sein Amt an. Im ersten Schulprogramm vom 15. April heißt es dazu: „In der ersten Klasse werden die öffentlichen Bemühungen des Rektors Johan Christoph Dommerich darin bestehen, daß er die vor einigen Wochen angefangene Arbeit mit GOTT fortsetzt.“⁵

Klärung der Wohnungsfrage

Als Dommerich sein Rektorat antrat, war die Dienstwohnung in der Kommissie besetzt. Seinem Vorgänger war im Zusammenhang der Pensionierung das Wohnrecht bis zum Lebensende zugesprochen worden („ad dies vitae“)⁶. Für den neuen Rektor mußte deshalb eine Übergangswohnung gefunden werden. Obwohl Dommerich zu der Zeit noch nicht verheiratet war und offenbar einen Junggesellenhaushalt führte, erforderte die Unterbringung doch Rücksichtnahme auf seine gesellschaftliche Stellung. Im Zusammenhang der Klärung dieser Frage liegt ein Schriftwechsel des Magistrats der Stadt Wolfenbüttel mit Herzog Karl vor. Er gibt Einblick in die Wohnverhältnisse, die Mitte des 18. Jahrhunderts im Zentrum der Residenz anzutreffen waren. Herzog Karl hatte den Magistrat angewiesen, ein „Cämmerey Hauß unter den Krahm Buden“ als Übergangswohnung herzurichten.

Der Magistrat äußerte Bedenken und schilderte in seinem Schreiben den Zustand des angewiesenen Hauses: „Euer Durchl. gnädiger Befehl vom 21. Jan ... dem neuen Rector hiesiger Schule ... das zu vermietende Cämmerey Hauß unter den Krahm Buden allhie zur künftigen interims Wohnung anzuweisen ... haben wir ... bei dem bisherigen Mietsmann Schnurmacher Schwartzzen die bedeutung getan, sich um eine andere Wohnung zu bekümmern.“⁷ In der folgenden Zustandsbeschreibung heißt es: Das Haus sei „überall nur 3 Spann breit und unten mit einer dielen von 1 Spann und 2 Cammern hintereinander ... , welche theils überaus dunkel theils wegen des dahinter hergehenden Canals überaus feucht sind. In dem 1 ten und 2 ten Stockwerke befinden sich 2 Stuben nach der Gaßen, jedoch ohne Cammern, die sehr niedrig sind und dem Angeben nach voller Wantzen seyn sollen und gantz oben sind noch ein paar Cammern ... weder Küche noch Keller (sind) im Haus ... (so daß) alles im Camien vor der Stube gekocht werden muß, auch des Abends die Diele von dem vor dem hause befindlichen beckertische gantz voll gesetzt wird ... “⁸ Schließlich äußerte der Magistrat seine Bedenken mit den Worten: „Ob nun dergestalte Sachen nach diese geringe Wohnung sich vor einen Mann von extraction, gestalten der neue Rector ist, schicken werde, geben wir unterthänigster Submission anheim, werden jedoch auf erhaltenen weiteren Befehl solchen sogleich anweisen und so viel möglich in Stand setzen lassen.“⁹

Das vom Magistrat beschriebene Haus ist im Häuserverzeichnis der Stadt unter der Ass-Nr. 324 verzeichnet und dort mit einigen Angaben zu seiner Geschichte versehen.¹⁰ Es gehört vermutlich zu den Gebäuden, die ab 1589 auf der Freiheit zwischen Dammfestung und Heinrichstadt errichtet worden sind. Im Zuge der Stadtsanierung ist das Haus 1988 abgerissen und in seiner Fassade in alter Form neu errichtet worden. Der im Brief des Magistrats erwähnte Kanal führt direkt unter dem Haus hindurch in Richtung „klein Venedig“.

Herzog Karl hatte offenbar ein Einsehen, daß eine solche Wohnung für den Rektor seiner großen Schule nicht geeignet war. Es ist auch anzunehmen, daß von seiten des Konsistoriums etwas unternommen wurde, um eine passende Wohnung für Dommerich zu finden. Aufgrund der Quellen steht fest, daß bereits vier Wochen nach dem Bericht des Magistrats eine befriedigende Lösung gefunden wurde. Herzog Karl gab unter dem 22. Februar die Anweisung: „... dem Rectori adjuncto Dommerich ... die durch den Obersuperintendenten Hassel für denselben ausgemachte interims Wohnung in dem Grütemannischen Haus hinter der Haupt-Wache anzuweisen ... “¹¹ Die jährliche Miete von 20 Gulden wurde vertragsgemäß von der Stadt übernommen.

⁵ Jahresbericht der Großen Schule Ostern 1749, Archiv der Großen Schule (d. Gr. Sch.) Ia, 1 Band 1.

⁶ Briefschaften, NSTA WF, 2 Alt Nr. 16029 Blatt 21 f.

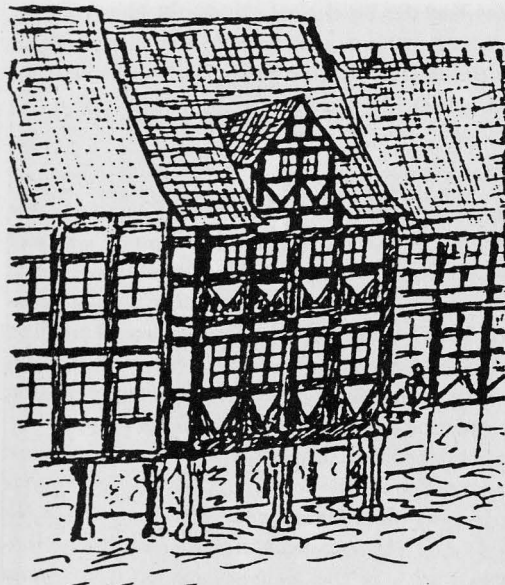
⁷ Ebenda, Blatt 40.

⁸ Briefschaften, NSTA WF, a. a. O., Blatt 40.

⁹ Ebenda, Blatt 41.

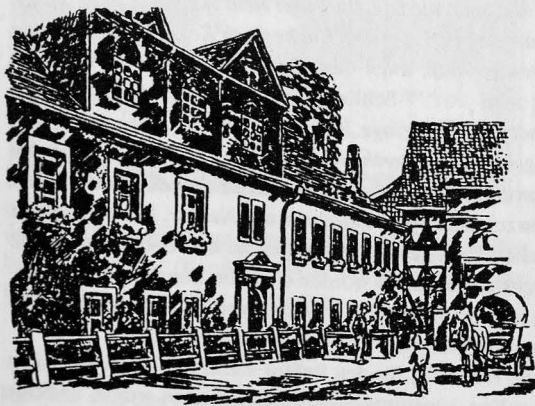
¹⁰ Häuserverzeichnis Wolfenbüttel, NSTA WF, 70 Slg a.

¹¹ Briefschaften, NSTA WF, a. a. O., Blatt 43 f.



Oben links: Haus unter den Krambuden, heute Nr. 17, Skizze W. Reifenstein, Archiv d. Gr. Schule, XI.

Oben rechts: Grütemannisches Haus Stadtmarkt 10. Skizze W. Reifenstein, Archiv d. Gr. Schule, XI.



Unten links: Die Kommissie, Festschrift „100 Jahre am Rosenwall“, Archiv d. Gr. Schule, Ia, 2, 1.9.

Nach den vorhandenen Stadtplänen lag die Hauptwache auf dem Stadtmarkt. Das Grütemannische Haus liegt links vom sogenannten Riedeselschen Hause und trägt im Verzeichnis die Ass-Nr. 310. Es hat gegenwärtig die Hausnummer Stadtmarkt 10. Nachdem das Haus zunächst von dem Arzt Dr. Gottfried Wilhelm Salzer bewohnt worden war, befand es sich zu Dommerichs Zeiten im Besitz des Fleischermeisters Heinrich Grüttemann. Seine Lage am Stadtmarkt im Herzen der Stadt zeichnete es als ein Haus aus, das in einer bereits damals bevorzugten Wohnlage stand. Aufgrund seiner Lage bot es mit seinen großen Räumen offenbar das, was zur Reputation des Rektors notwendig war. Dommerich bezog die Wohnung, und sie wurde für ihn zu einer ersten Heimat in Wolfenbüttel. Dort erlebte er Glück und Freude seiner ersten kurzen Ehe mit Christiana Breitsprach aus Magdeburg. In dieser Wohnung erlitt er den überaus schmerzlichen Verlust seiner jungen Frau, der ihn vermutlich in seiner Lebenskraft traf. Schließlich führte seine zweite Frau, Sophia Schaeffer, während der ersten Monate ihrer Ehe hier das Regiment.

Als der pensionierte Vorgänger Dommerichs am 19. August 1753 starb, wurde die Dienstwohnung in der Kommissie frei. Ob die Rektorenwohnung im Schulgebäude so umfangreich und qualitativ so gut war wie die am Stadtmarkt, ist schwer zu sagen. Die Schilderung anderer Rektoren, die die Wohnung in der Kommissie bewohnt haben, läßt manchen Mangel erkennen. So brachte ein Wassergraben, der zur damaligen Zeit hinter dem Gebäude vorhanden war, den Bewohnern viel Verdruß. Herzog Julius hatte die Kommissie ursprünglich als Wassermühle errichten lassen, bevor sie später für andere Zwecke genutzt wurde. Diese erste Zweckbestimmung ist bis heute unverkennbar.

Entscheidungen und Belastungen

Die ersten Wochen seines Dienstes in Wolfenbüttel waren für Dommerich durch eine wichtige Entscheidung belastet: Der König von Schweden hatte ihm eine Professur an der Akademie in Rinteln als Ordinarius für Philosophie angeboten. Obwohl in diesem Angebot sicher viel Verlockendes lag, schlug Dommerich die Stelle doch aus. Er verzichtete auf die Professur und auf die Nähe zu seiner Familie in Bückeburg. An Herzog Karl schrieb er damals, er könne sich nicht entschließen, so kurz nach seiner Berufung zum Rektor der Fürstlichen Schule in Wolfenbüttel die angebotene Stelle anzunehmen und das Land zu verlassen.¹²

Dommerich war offensichtlich entschlossen, im Vertrauen auf die Zusage des Herzogs, ihm einen Lehrstuhl an der Universität Helmstedt zu geben, sich zunächst mit dem Amt des Rektors an der Fürstlichen Schule zu begnügen. Herzog Karl schrieb in seiner Antwort, „... daß (er) seine gute Denkens Art in gnaden erkannt (habe), auch für eine ihm zu conferierende Professur auf der Universität zu Helmstedt nach drey Jahren gesorgt werden soll ...“¹³

Das an dieser Stelle wiederholte Versprechen stellte sich später als eine Absichtserklärung heraus, die der Herzog nicht erfüllen konnte. Nach Ablauf der drei Jahre ließ er Dommerich 1752 die Stelle eines Garnisonspfarrers in Braunschweig durch das Konsistorium anbieten.¹⁴ Dommerich lehnte ab. Er klagte über Luftbeschwerden. Das Predigen würde ihm schwerfallen. Es klingt wie Resignation, wenn der noch nicht dreißigjährige Rektor darum bittet, ihm ein Amt zu geben, das er im Blick auf seinen Gesundheitszustand ausfüllen könne. An die Verwirklichung seines Wunsches, als Professor an der Julia Carolina arbeiten zu können, wagte der damals innerlich schwer verletzte Dommerich nicht mehr zu denken. Er blieb in Wolfenbüttel, arbeitete als Rektor für seine Schule, gab verschiedene wissenschaftliche und pädagogische Schriften heraus und wartete. Im Frühjahr 1759 wurde er nach Helmstedt berufen. Das Konsistorium vermerkt in diesem Zusammenhang: „Es hat der rector bey hiesiger Schule M. Dommerich gemeldet, wie von Eurer Durchl. er zum Professor auf Höchst deroelben Julius-Carls-Universität gnädigst ernannt sey, und noch diese Ostern abziehen werden.“¹⁵

Zur Person Dommerichs

Aus dem Lebenslauf, den er selbst in seiner Diatribe III gibt, sowie aus anderen Quellen ist zu entnehmen, daß er am 25. Dezember 1723 in Bückeburg als Sohn des Kanzlei-prokuristen Johan Christoph Dommerich geboren wurde. Seine Mutter Hedwig Sophie Otilie Geislinger war die Tochter des Rektors der Bückeburger Schule. Zu seinen Vorfahren gehörten Rektoren, Lehrer an Akademien und Pastoren. Dommerich besuchte zunächst die Schule seiner Heimatstadt und begann 1740 in Halle das Studium mit den Schwerpunkten Sprachen, Theologie und Mathematik. Er war damals siebzehn Jahre. Nach ersten Abschlüssen wurde er Lehrer am Waisenhaus und erhielt eine Dozentenstelle im Pädagogium.¹⁶ Beide Einrichtungen gehörten zur Franckeschen Stiftung, die auf Initiative des evangelischen Theologen August Hermann Francke 1695 in Halle gegründet worden war. Der von dort ausgehende Hallesche Pietismus hatte wesentlichen Einfluß auf das Erziehungswesen in Deutschland. Es

¹² Briefschaften, NSTA WF, a. a. O., Blatt 49 f.

¹³ Ebenda, Blatt 51.

¹⁴ Ebenda.

¹⁵ Ebenda, Blatt 81.

¹⁶ Dommerich, Chr., *Historia scholae*, Diatribe III, und Wagemann, *Allgemeine Deutsche Biographie* 5, 1877, S. 326.

ist naheliegende, daß die ausgeprägt religiöse Haltung Dommerichs während seines Aufenthalts in Halle gestärkt worden ist, trotz seiner wissenschaftlichen Studien und des Einflusses durch die Aufklärung.

1744 kehrte er nach Bückeburg zurück, war zunächst Lehrer im Hause des Präsidenten Wolf Carolus de Lehener, später Lehrer für Mathematik bei den Pagen des Grafen Albert Wolfgang von Schaumburg. 1748 berief ihn Herzog Karl als Adjunkt der philosophischen Fakultät an die Julia Carolina nach Helmstedt. Seine Immatrikulation erfolgte dort am 30. Mai 1748 mit dem Eintrag in die Matrikel: „*Dommerich, Johann Christoph, Bückeburgo Schaumburgensis, facultatis philosophiae adjunctus.*“¹⁷

Im gleichen Jahr promovierte er zum Magister und verteidigte seine Dissertation „*De approximatione Dei ad creaturas ejus amniproescutiam non tolle.*“ Knapp ein Jahr später schlug ihn das Fürstliche Konsistorium zu Wolfenbüttel für die neu zu besetzende Stelle des Rektors an der Fürstlichen großen Schule in der Residenz Wolfenbüttel vor.

Am 20. Januar 1750 heiratete Dommerich Christiana Getrud Breitsprach aus Magdeburg. Sie war die Tochter des Magdeburger Pastors Friedrich Gottlieb Breitsprach. So glücklich die Ehe war, gab es für Dommerich schon bald eine schwere innere Erschütterung: Am 27. November 1751 starb seine junge Frau sehr plötzlich. Über die damalige Situation schrieb er wenig später; „*Die Verwirrung, die in meiner Seele herrschte, pflanzte sich auf meinen Körper fort. Frost und Hitze, Beklemmung des Herzens, Zittern und Angst setzten meinen Leib so zu, daß ich nicht zu bleiben wußte . . . Der Tod meines Vaters beugte mich, und die Nachricht vom Ableben meiner Mutter presste mir Tränen aus. Allein der Schmerz über den Verlust meiner vortrefflichen Christiane durchwütelte meine Brust, er ist ein nagender Wurm, der mir Nacht und Tag keine Ruhe läßt.*“¹⁸

Es ist naheliegend, daß Dommerich in dieser Weise zutiefst getroffen, zunächst alle Pläne für die Zukunft als unwichtig ansah. Aus dieser Situation heraus ist auch die Reaktion auf das Angebot zu verstehen, als Garnisonsprediger nach Braunschweig zu wechseln. Erst nach und nach scheint er in schweren inneren Kämpfen sein Gleichgewicht wiedergefunden zu haben. Der Tod seiner Frau hatte ihn nicht nur in seiner Lebenskraft getroffen, er hatte auch das gesamte Gefüge seines Glaubens erschüttert und ihn so verändert, daß es den Freunden kaum gelang, ihn mit Worten zu erreichen. Wernsdorf, ein späterer Kollege aus der Zeit, in der er als Professor in Helmstedt lebte, äußert in der Gedenkrede zu diesem schweren Abschnitt im Leben Dommerichs: „*Der Tod seiner Frau verbitterte ihn so sehr, daß er kaum die tröstende Anteilnahme an seinem Schmerz aufnehmen konnte. Die Situation wurde erst durch eine neue Ehe in Ordnung gebracht, welche im 52. Jahr dieses Jahrhunderts am 7. Dezember mit . . . Sophia Schaeffer vollzogen wurde.*“¹⁹

Zehn Jahre versah Dommerich sein Amt als Rektor an der Hochfürstlichen großen Schule. Als er 1759 endlich sein Ziel erreicht hatte und einen Lehrstuhl als ordentlicher Professor an der Universität Helmstedt bekam, war der damals sechsunddreißigjährige Dommerich ein kranker Mann. Durch viele Jahre plagte ihn ein Leiden, das von den Ärzten als eine Art Leberleiden bezeichnet wurde. Wernsdorf erwähnt, „*. . . oft tropfte der Schweiß von seinem Haupte, wenn er die Schmerzen zurückdrängte . . .*“²⁰

Ostern 1759 verließ er mit seiner Frau Wolfenbüttel und zog nach Helmstedt, zunächst in die Georgienstraße 10. Ab 1763 bewohnten sie Eheleute eine Wohnung im Haus Neumärkerstraße 14. Das Haus war seit Generationen im Besitz einer Bäckerfamilie und die Wohnung schon vorher wiederholt an Professoren vermietet worden.²¹ Seit seiner Berufung lehrte er an der Julia Carolina als ordentlicher Professor für Logik und Metaphysik. Am 28. Mai 1767 ist er nach langem und schwerem Leiden im Alter von vierundvierzig Jahren gestorben. Seine letzte Ruhestätte fand er auf dem Friedhof von St. Stephani.²²

¹⁷ Matrikel der Universität Helmstedt (1685 — 1810), bearbeitet von H. Mundhenke, Hildesheim 1979, Seite 192 Nr. 8262.
¹⁸ Dommerich, Chr., Betrachtung über die weisen Absichten Gottes bei frühzeitiger Trennung vernünftiger Ehen — zum Gedächtnis seiner Frau Christiane Gertrud Breitsprach — Helmstedt (1751) Seite 8.

¹⁹ Wernsdorf, J. Chr., Memoria viri . . . Johannis Christophori Dommerichii A.D. XXVIII Maii MDCCLXVII defuncti Helmstadii ex Typographiae viduae Schnorriae Seite XV.
²⁰ derselbe, a. a. O., S. XV.

²¹ Schrader, W., Helmstedts Professorenhäuser Folge 57, in: Helmstedter Allgemeiner Anzeiger vom 17. und 24. Juli 1954.
²² Zu den Lebensdaten vgl. auch: Gesenius, Karl, Lexikon eruditorum aliorumque Privatorum Brunsvicensium (handschriftlich), Band 1 S. 484 NSTA WF.

Dommerichs Bedeutung für die Schule in Wolfenbüttel

Am auffälligsten ist zunächst, daß durch Dommerichs Initiative die Jahresberichte der Großen Schule entstanden sind. Zwar hatte vor mehr als einhundert Jahren Rektor Arnoldi einen ähnlichen Versuch unternommen, aber es kam offenbar nicht zu einer Weiterführung, nachdem er Wolfenbüttel 1609 verlassen hatte. Ein Belegexemplar aus der Zeit zwischen 1605 und 1609 ist bisher nicht aufgefunden worden. So setzt mit der Erstausgabe der Jahresberichte zur Schulprüfung am 15. April 1749 eine Aktion ein, die zur Tradition der Großen Schule wurde. Über zweihundert Jahre erschienen die Jahresberichte. Unterbrechungen gab es lediglich während der beiden Kriege des 20. Jahrhunderts: zwischen 1917 und 1926 und zwischen 1932 und 1945. Nach 1945 konnte die Tradition neu belebt werden. Unterschiedliche Gründe ließen die Jahresberichte aber nur noch sporadisch erscheinen, bis sie 1978 letztmals herausgegeben wurden. Sie erweisen sich aus heutiger Sicht als eine reiche Quelle der Schulgeschichte.

Öffentliche Anzeige
 der
 bisherigen und nächstfolgenden
Bemühungen
 der Lehrer in der hochfürstl. grossen Schule
 zu Wolfenbüttel
 wodurch
 dieselbe
 zu der den 15 Aprilmonats 1749
 anzustellenden öffentlichen
Schulprüfung
alle Gönner und Freunde
 gehorsamst
 einladen.



Wolfenbüttel / gedruckt mit Bartschischen Schriften.

Jahresberichte der Gr. Schule, Titelblatt der ältesten Ausgabe 1749,
Archiv d. Gr. Schule Ia, 1 Band 1.

Weitere Bedeutung erlangte Dommerich für die Schule dadurch, daß er sich nachhaltig um den weiteren Aufbau der Schulbibliothek kümmerte. Dazu gehörte ganz offensichtlich auch die Einrichtung einer Bibliothekskasse im Jahre 1749. Dommerich eröffnete die Kasse mit einer persönlichen Einzahlung von zwei Talern. Lehrer und Primaner zahlten entsprechend ihrer finanziellen Mittel beim Verlassen der Schule einen Betrag ein. Aus dem Bestand der Kasse wurden Neuanschaffungen, Buchbinderarbeiten und Papier bezahlt. Der Bestand der Bibliothek vergrößerte sich aber auch durch Schenkungen abgehender Primaner oder vermögender Eltern.

Der literarisch tätige Dommerich verfaßte neben diversen anderen Schriften ein dreibändiges Werk, das allgemein als *Diatribē* zitiert wird. Sein vollständiger Titel lautet *Historia scholae ducalis Wolfenbüttelensis, Diatribe I — III*. Diese Schulgeschichte erschien in den Jahren 1750 und 1751 in lateinischer Sprache.

Entscheidend war aber vor allem, daß Dommerich als Pädagoge Aufbauarbeiten leistete an einer Schule, die unter seinem altgewordenen Vorgänger zunehmend in Verruf gekommen war. Mit eigenen pädagogischen und wissenschaftlichen Arbeiten vermittelte er seinen Kollegen weitere Fachkenntnisse. Ein Teil seiner Arbeiten wurde Bestandteil der Schulbibliothek, hat sich aber leider nicht erhalten. In Beiträgen zu den Jahresberichten wandte er sich an die Eltern der Schüler, an die Verantwortlichen der Stadt und des Landes und baute in unermüdlicher Kleinarbeit eine innere Verbindung zwischen Schule, Elternschaft und Stadtverwaltung auf. Seinem Einsatz sind an der Großen Schule auch erste ordnende Neuansätze bei der Zulassung zum Studium zu verdanken. Neuansätze, die nötig geworden waren, weil die 1651 unter Herzog August dem Jüngeren erlassene Zulassungsordnung offenbar in Vergessenheit geraten war. Die Bemühungen, die Herzog Karl I. unternahm, um die schulische Bildung der Jugend in seinem Fürstentum zu heben, kam den Bemühungen Dommerichs entgegen. So unterstützte Dommerich gern alle desbezüglichen Erlasse der Regierung, weil er sie als nützlich für die Jugend und notwendig für das Wohl des Landes erkannte.

Mit Dommerich hatte die Große Schule einen bedeutenden Rektor, der den geschädigten Ruf wieder herstellte und in seinen Nachfolgern Männer fand, die sein Werk tatkräftig fortsetzten.

Anschrift des Verfassers:
Wolfram Reifenstein
Hinterstraße 1
3307 Schöppenstedt

Dietmar Salewsky

Gesellschaft im Eisenbahnzeitalter

Soziale Veränderungen der Gesellschaft im Umfeld des Eisenbahnzeitalters

Inhalt

I. Einführung	37
II. Eisenbahn als soziales Umfeld	37
A. Die Entwicklung der braunschweigischen Eisenbahn	39
1. Die Staatseisenbahn	39
2. Umwandlung der Staatseisenbahn in eine AG im Jahr 1870	39
3. Übernahme der Bahn durch Preußen 1884	40
B. Beschäftigtenstruktur bei der Eisenbahn	41
C. Arbeitsbedingungen bei der Eisenbahn	42
1. Arbeiter beim Eisenbahnbau	46
2. Lokomotivführer	46
3. Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten	48
D. Selbstorganisation und soziale Versorgung bei der Eisenbahn	51
1. Die Magazinarbeiter-Korporation	55
2. Soziale Fürsorge durch die Eisenbahn	55
III. Die Entwicklung der Gesellschaft im 19. Jahrhundert	56
A. Bevölkerungsentwicklung	59
B. Die soziale Lage Mitte des 19. Jahrhunderts	59
1. Arbeiterschaft	62
a) Wohnsituation der Unterschichten	64
(1) Klint	67
(2) Ritterstraße	68
2. Angestellte	68
IV. Organisationen der Arbeitnehmer bei der Eisenbahn	68
A. Beginn der Arbeiterbewegung allgemein	69
B. Arbeiterbewegung bei der Eisenbahn	69
V. Protest und Meinungsäußerungen	71
A. Streiks und Streikbewegungen	72
B. Die Arbeiterschaft und der Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahn	72
VI. Zusammenfassung	75
VII. Anhang	77
Tabellenanhang	78
Bibliographie	78
Abkürzungsverzeichnis	82
	86

I. Einführung

Die Eisenbahn hat die Welt des Biedermeier grundlegend verändert — sie bedeutete den Aufbruch aus der „Welt der Behaglichkeit“ in die moderne Welt des Industriezeitalters.

Natürlich kann nicht behauptet werden, daß allein die Eisenbahn für die radikalen ökonomischen, ökologischen und sozialen Umwälzungen ihrer Zeit verantwortlich war. Aber sie hat aufgrund bestimmter Voraussetzungen die Entwicklung forciert, die Industrielle Revolution ermöglicht und begleitet.

Die Eisenbahn war Katalysator der Industriellen Revolution und hat mit ihr gemeinsam nicht nur der Wirtschaft ein neues Gesicht gegeben. Beide, die Industrialisierung und mit ihr die Eisenbahn, haben die Sozialstruktur von Grund auf verändert. Diese neue Welt, diese neue Gesellschaft, entwickelte auch neue Zielrichtungen in der Politik — es formierte sich die Arbeiterbewegung, die Sozialgesetzgebung wurde geschaffen. Der Kulminationspunkt der ökonomischen und sozialen Veränderung lag in der Novemberrevolution des Jahres 1918.¹

¹ Der genaue Gang der Entwicklung würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen — die ersten wirtschaftlichen und politischen Krisen der industriellen Gesellschaft, wie z. B. die 1878/79 und in den 1880er Jahren, können im Rahmen dieser Arbeit nicht behandelt werden, da eine vernünftige Aufarbeitung eine eigene wissenschaftliche Untersuchung erfordert.

Die Forschungsarbeiten müssen sich also auf zwei Bereiche konzentrieren:

die Auswirkungen der Eisenbahn auf die Wirtschaft²

- d. h. die Fragestellung, ob die Eisenbahn der originäre Faktor für das „take off“ war, der Katalysator für die Industrielle Revolution oder nur eine Begleiterscheinung, und
- die Auswirkungen der Eisenbahn auf die Gesellschaft des Landes,
- d. h. ihre Struktur und all die Konsequenzen, die sich daraus ergeben.

In der vorliegenden Arbeit können nur die Streiflichter aufgezeigt werden von einer Gesellschaft, die sich in ihren Grundfesten verändern wird. Die Eisenbahn und die Verhältnisse bei der Eisenbahn für die Beschäftigten wird dabei einen breiteren Raum einnehmen, ohne den Anspruch der Vollständigkeit erheben zu wollen. Nach einer kurzen Übersicht der Entwicklung dieses Unternehmens in Braunschweig werden in einigen Teilbereichen die Arbeitsverhältnisse geschildert.³ Das soziale „Umfeld Eisenbahn“ — Eisenbahn als Arbeitgeber, d. h. die Beschäftigtenstruktur, ihre Veränderungen, die Arbeitsbedingungen, die Sozialversorgung durch die Eisenbahn — dies soll dargestellt und damit auf die Bedeutung der Bahn als verändernder Faktor hingewiesen werden.

Die Organisation der Arbeiter der braunschweigischen Staatseisenbahn im angegebenen Zeitraum ist bislang noch nicht untersucht worden. Selbst die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands verfügt über kein Material zur Geschichte der organisierten Arbeiterschaft bei der Eisenbahn. Aus diesem Grunde liegt dieser Arbeit nur ein allgemeiner Abriß über die Geschichte der Braunschweiger Arbeiterbewegung zugrunde, der Analogieschlüsse zur Eisenbahn allerdings zuläßt.

Arbeitskämpfe und Streiks sind ein wichtiges Ausdrucksmittel politischer und ökonomischer Willensäußerung. Diese Thematik wird ebenfalls im angedeuteten Themenkomplex angerissen werden, wobei die eingehende Bearbeitung spezifisch Braunschweigischer Fragestellungen einer einzelnen und ausschließlichen Bearbeitung überlassen werden muß.

In dieser Arbeit soll nur auf das soziale Umfeld und die konkrete Umgebung der Staatseisenbahn und ihrer privaten Nachfolge-Gesellschaft eingegangen werden — die „soziale Landschaft“ der übrigen im Herzogtum gegründeten Privatbahnen, wie der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Braunschweig-Schöninger-Eisenbahngesellschaft u. a., müssen so unberücksichtigt bleiben.⁴

Das Quellenmaterial liegt in den Archiven der Stadt Braunschweig und im Niedersächsischen Staatsarchiv. Wichtige Quellen sind dabei die publizierten Betriebsergebnisse der Braunschweigischen Staatseisenbahn und der Privaten Eisenbahngesellschaft, die Regeln und Ordnungen der Bahnverwaltungen und überlieferte Zeugnisaussagen und Darstellungen, die noch einer wissenschaftlichen Bearbeitung bedürfen. Dabei muß in einigen Bereichen auf Sekundärliteratur zurückgegriffen werden, in anderen können die Akten der braunschweigischen Ministerien herangezogen werden. Darüberhinaus muß Forschung auch in der mühsamen und langwierigen Suche nach Unterlagen aus privatem Besitz bestehen.

Zu einigen Fragestellungen fehlt noch spezifisches Material aus dem Herzogtum Braunschweig. In diesen Fällen müssen Vorfälle, Daten und Fakten aus anderen Ländern herangezogen werden und analog auf braunschweigische Verhältnisse geschlossen werden.

Bei den aufgeführten Tabellen und Diagrammen ist noch darauf hinzuweisen, daß mit der Reichsgründung die Mark einheitlich in allen Reichsteilen eingeführt wurde und, z. B. im Herzogtum Braunschweig, den Thaler ablöste. Aus diesem Grunde tauchen in den Tabellen nach 1871 auch sehr hohe Beträge auf, da die Mark niedriger stand als der Thaler. Da die angegebenen Summen jeweils in Relation zu anderen stehen, ist kein spezieller

² Auf Reichsebene bzw. im internationalen Zusammenhang ist dies schon untersucht worden, im konkreten Zusammenhang der ersten deutschen Staatseisenbahn auf deutschsprachigem Boden ist dies noch nicht geschehen.

³ Dieser Artikel erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit in der Quellenarbeit und der Erfassung der Sekundärliteratur. Hier soll lediglich ein Problemfeld angerissen und auf gewisse Kausalzusammenhänge hingewiesen werden.

⁴ Sie lassen aber die Bedeutung der Eisenbahn als verändernder Faktor größer werden.

Umrechnungsschlüssel angegeben bzw. eingerechnet, oder diese Beträge besonders als Mark ausgewiesen. Die Aussage besteht jeweils nicht in der absoluten Zahl, sondern im Verhältnis dieser zu den anderen.⁵

II. Eisenbahn als soziales Umfeld

A. Die Entwicklung der braunschweigischen Eisenbahn

Zur Übersicht sei im Folgenden kurz die allgemeine Geschichte der braunschweigischen Eisenbahn geschildert.

1. Die Staatseisenbahn

Der Vordenker der ersten deutschen Staatseisenbahn war Phillip August von Amsberg (1788 — 1871), Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischer Kammerassessor, zu der Zeit Referent des „Accise- und Chaussee-Wesens“. Er verfaßte 1824 eine 300-Seiten-Denkschrift, in der der Aufbau einer Eisenbahn von Hannover und Braunschweig nach Celle, Lüneburg, Harburg nach Hamburg und deren späterer Ausbau in den Süden ausgeführt war. Die Fürstliche Kammer in Braunschweig hielt die Pläne für förderlich, unternahm aber nichts.

1832 veröffentlichte Amsberg seinen alten Bericht, allerdings modifiziert, unter Einbeziehung der Strecke Hannover — Bremen im Verlag Vieweg & Sohn Braunschweig, Titel „*Plan zur Anlegung einer Eisenstraße zwischen Hannover, Braunschweig und den freien Hansestädten*“. Darin ist ein sehr umfangreiches Streckennetz im norddeutschen Flachland mit Anbindung an den Süden entwickelt.⁶

Gebaut wurde seit Anfang 1837 mit dem ersten Spatenstich auf Küsters Insel die Bahnlinie Richtung Neustadt, dem späteren Bad Harzburg. Am 6. November erfolgten erste Versuchsfahrten mit den beiden aus England herbeigeschafften Lokomotiven, am 30. November unternahm Herzog Wilhelm die erste Fahrt, ab dem 1. Dezember 1838 fanden regelmäßige Fahrten für die Öffentlichkeit statt.

Wie auch sein Berater List hatte Amsberg sein Hauptaugenmerk auf die Fernverbindungen gelegt. Seine geplante Streckenführung sah den Anschluß Braunschweigs an Magdeburg (die Bahn Magdeburg — Leipzig war im Bau), Hamburg und über Hannover nach Bremen vor.⁷

In der Zeit zwischen 1838 und 1870 wurden die 4 Hauptlinien der Braunschweiger Staatsbahn gebaut:

1. Braunschweig — Harzburg (1838 bis Wolfenbüttel, 1840 — 1843)
durchgängig mit Dampflokomotiven bis Neustadt/Harzburg)
2. Braunschweig — Oschersleben/Magdeburg (1843)
3. Braunschweig — Vechelde/Hannover/Hamburg (1844)
4. Braunschweig — Kreiensen (1856)

Davon war die Strecke Braunschweig — Oschersleben (Magdeburg) die wichtigste mit 351 683 beförderten Personen und 1,98 Mill. Zentnern Frachtgut (1849). Im gleichen Jahr wurden auf der Strecke Braunschweig — Hannover nur 234 893 Personen und 1,94 Mill. Zentner Frachtgut, auf der Strecke Braunschweig — Neustadt/Harzburg 112 632 Personen aber nur 622 783 Zentner Frachtgut befördert.⁸

1843/44 konnte mit der Verbindung Hannover — Braunschweig — Magdeburg — Berlin die unerhört wichtige Ost-West-Achse in Betrieb genommen werden, die für Handel und Wirtschaft den Geschäftskontakt über die Grenzen des Herzogtums ermöglichten.

⁵ In den Tabellen beziehen sich die Berechnungen bis 1871 auf den gebräuchlichen Thaler, geben also, wenn nicht ausdrücklich erwähnt, keine Angaben zu Gute Groschen oder Pfennige. Die Umrechnung wäre zu unübersichtlich — die Angaben sollen lediglich Vergleichswerte zur Beurteilung liefern.

⁶ In der Konzeption von List 1833 war übrigens die Strecke Hannover-Kassel vorgesehen, der hannoversche Bergrat Grote propagierte 1834 die Strecke Braunschweig-Kreiensen-Göttingen. Beide aber sprachen sich auch für die Strecke Hannover-Braunschweig-Magdeburg-Berlin aus.

⁷ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, Hannover 1928, S. 84.

⁸ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 85.

1847 wurde die Strecke Hannover — Hamburg eröffnet. Bedeutsam ist dabei, daß Braunschweig auf einen Streckenanschluß in Uelzen verzichtete, was bei dem wichtigen Güterverkehr zu den Seehäfen eine erhebliche Einbuße an Warenumschatz bedeutete.

In den 1850er und 1860er Jahren verfügte das Herzogtum über eines der dichtesten Streckennetze im Bereich des Deutschen Bundes.⁹ Damit verfügte es aber auch über eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Industrialisierung des Landes und somit des Wirtschaftswachstums.

1865/68 allerdings wirkten sich die Strecken Kreiensen — Holzminden und Jerxheim — Börßum nachteilig für Braunschweig aus, da sie eine Ost-West-Verbindung südlich Braunschweigs ermöglichten.¹⁰ Aus diesen und den schon genannten Gründen beliefen sich bis Ende 1866 trotz der erheblichen Umsätze der Staatsbahn die Schulden, vor allem aufgrund des Streckenausbaus, auf

10 163 900 Thaler verbriefte Schuld und

2 131 896 Thaler noch nicht verbriefte Schuld.

Dagegen stand lediglich eine allgemeine Landesschuld von 3 249 896 Thaler.

Am 8. März 1870 wurde dann die Braunschweiger Staatsbahn unter Federführung der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt an ein Konsortium verkauft. Der Kaufvertrag war auf den 1. Januar 1869 zurückdatiert.¹¹

Dieser Verkauf war sehr umstritten. Es gab genug Braunschweiger, die die Notwendigkeit nicht einsahen. Wie in diesem Artikel noch zu sehen sein wird, war auch die in Braunschweig beachtliche Sozialdemokratie gegen diesen Verkauf. Sie sei als Beispiel für die Gegner der Privatisierung genannt.

2. Umwandlung der Staatseisenbahn in eine AG im Jahr 1870

Der Verkauf der Braunschweigischen Staatsbahn war ein verhängnisvoller Schritt, da der braunschweigische Staat nicht nur sein Recht der bestimmenden Einflußnahme auf die Verkehrsentwicklung des Landes abgab, er trat damit auch seine Hoheitsrechte (nicht formell, aber doch materiell) an einen Kontrahenten ab, der nicht unbedingt die Interessen des Landes im Auge haben konnte.¹²

Der braunschweigische Staat trat das gesamte Bahnnetz, alle Aktiva und Passiva an die Bank für Handel und Wirtschaft ab, zwecks Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. Der Kaufpreis betrug 11 Mill. Thaler, mit einer Jahresrente von 875 000 Taler auf 64 Jahre. Die AG bekam den Namen „*Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft*“.¹³

Doch der erhoffte Einfluß der Regierung auf die Bahn im Lande blieb schon bald durch die Veränderung im Aktienbesitz aus. Die beiden Eisenbahngesellschaften, die ja eigentlich ehemalige Konkurrenten der alten

⁹ Vgl. Zimmermann, Paul (Hrsg.), Übersicht über die Entwicklung der Schienenwege des Herzogtums Braunschweig, in: Braunschweiger Magazin 1903, S. 16.

¹⁰ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 86.

¹¹ Zu diesem Konsortium gehörten neben der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, die die Verhandlungen führte und den Kauf tätigte, die:

1. Discontogesellschaft in Berlin

2. Bleichröder in Berlin

3. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt/M.

4. Mitteldeutsche Creditbank in Meiningen

5. v. Cramer Klett in Nürnberg

6. Eltzbacher & Co. in Köln

7. Berliner Handelsgesellschaft in Berlin

8. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft in Berlin

9. Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft in Elberfeld

Vgl. Die Braunschweigische Staatsbahn 1838 — 1938, S. 104 f.; Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, S. 87.

¹² Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 87.

¹³ Im weiteren BEG genannt.

Staatsbahn waren, übernahmen zuerst je 1/3 des Aktienstammes, teilten aber kurz darauf die von der Bank gehaltenen Aktien unter sich auf, sodaß die Braunschweiger Eisenbahngesellschaft ganz in ihrem Besitz war.¹⁴

In diesen Zeitraum fällt auch die Eröffnung der Strecke Hannover — Berlin im Jahr 1871 und damit eine Ost-West-Verbindung etwa 20 Kilometer nördlich von Braunschweig. In der Stadt gab es zwar eine Reihe von Protestveranstaltungen gegen diese Ausklammerung von Braunschweig, aber es hatte natürlich keinen Erfolg.¹⁵

Etwa zu dem Zeitpunkt, als die Braunschweigische Staatsbahn privatisiert wurde, begann man in Preußen genau den umgekehrten Weg zu beschreiten¹⁶, d. h. der Preußische Staat begann die lukrativen Privatbahnen in seinem Land zu verstaatlichen. Am 5. Juni 1879 übernahm er die Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahngesellschaft, die auch Strecken im Braunschweiger Land hatte, wenige Monate später erfolgte die Verstaatlichung der Bahn Berlin-Potsdam-Magdeburg und die völlige Inbesitznahme der Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft. Damit war er auch Alleineigentümer der Braunschweiger Bahn (1. Januar 1882), da die obengenannten Gesellschaften sich den Aktienbesitz der Braunschweiger Bahn teilten.

Schon am 2. Februar 1880 wurde die Verwaltung der Bahn in die Hände der neu eingesetzten Preußischen Eisenbahndirektion in Magdeburg gelegt, die dann auch für die Braunschweiger Bahn zuständig war.

Somit war die Einwirkung der Braunschweiger Regierung auf die Bahnentwicklung im Land Braunschweig ganz aus den Händen gefallen.¹⁷ Als Folge davon ist in diesem Zeitraum eine gewisse Zurückhaltung in Puncto Streckenneueröffnungen im braunschweigischen Raum festzustellen.

3. Übernahme der Bahn durch Preußen 1884

Am 27. Juni 1884 wurde zwischen Braunschweig und Preußen ein Staatsvertrag geschlossen. Die Braunschweiger Regierung erklärte sich einverstanden mit dem Übergang des gesamten Unternehmens der aufzulösenden Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft an den preußischen Staat unter ausdrücklichem Verzicht auf ein späteres Rückkaufrecht. Alle Verpflichtungen der BEG gegenüber dem braunschweigischen Staat wurden von Preußen übernommen¹⁸, dafür bekam Preußen das Aufsichtsrecht über alle Bahnen der BEG einschließlich des Rechts der Fahrplan- und Tarifgestaltung.

In dieser Phase entstanden im Herzogtum eine ganze Reihe von Privatbahnen, die ausschließlich den lokalen Gesichtspunkten gerecht wurden (die „*Staatsbahnen*“ dienten in erster Linie dem Durchgangsverkehr.) Die Gründe dafür lagen in den Bedürfnissen der intensiven Landwirtschaft, und da besonders denen der Zucker- und Konservenindustrie.¹⁹ 1884 wurde die „*Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft*“²⁰ gegründet, später folgten die „*Braunschweig-Schöninger-Eisenbahngesellschaft*“, die Harzer Bahnen und andere. In den strukturschwachen Gebieten sorgten die Unternehmer dieser „*neuen*“ Industriesektoren mit den Privatbahnen für die nötigen Transportmittel für den Betrieb ihrer Unternehmen.

Für die Braunschweiger Wirtschaft war es wichtig, daß neben einer guten Anbindung an die Landeshauptstadt vor allem gute Fernverbindungen nach dem Süden, Südwesten und zu den Seehäfen bestehen. Dies war im Herzogtum nicht der Fall. Die Folge war, nach der Zeit der wirtschaftlichen Expansion und des Aufstiegs, nun zunehmender Fortzug und gar Liquidation einer Anzahl von Firmen und Geschäften im Lande.

¹⁴ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 87.

¹⁵ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 88.

¹⁶ Die Tatsache, daß hier ein Staat sich der lukrativen und strategisch wichtigen Transportverbindungen bemächtigte, zeigt die Bedeutung der Eisenbahn deutlich.

¹⁷ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 89.

¹⁸ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 89.

¹⁹ Auch z. B. im Harz konnte man an Standorten der Hüttenindustrie eine solche Entwicklung feststellen, insgesamt reagierten die Privatbahnen mehr auf die Bedürfnisse der lokalen Wirtschaft. Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 90.

²⁰ Im weiteren Text als BLE abgekürzt.

Tabelle 1: Schnell- und Eilzugverbindungen:²¹

	1868	1899	1926
Braunschweig	5	7	14
Magdeburg	9	22	29
Hannover	7	30	58

B. Beschäftigtenstruktur bei der Eisenbahn

Die braunschweigische Eisenbahn entwickelte sich bald nach ihrer Gründung zu einem der größten Arbeitgeber des Herzogtums. In der Stadt Braunschweig war die Bedeutung des Unternehmens nicht nur am Steueraufkommen²² abzulesen. Im Jahre 1874 beschäftigte die Eisenbahn im Industriegebiet im Süden der Stadt mit über 1200 Beschäftigten weit mehr als die anderen Unternehmen.²³

Die genauen Zahlen der Beschäftigten der braunschweigischen Eisenbahn sind den veröffentlichten Betriebsergebnissen zu entnehmen.²⁴ Unter dem Titel „Übersicht des Beamten- und Arbeiter-Personals“ sind dezidiert die Anzahl der Beamten, der „nicht festangestellten Offizianten“²⁵ und Arbeiter aufgeführt. Dies allerdings erst seit 1855.²⁶

In den Unterlagen finden sich außerdem bis ins Jahr 1879 die Unterscheidung zwischen Handwerkern und Handarbeitern, und dort zwischen Tagelohn und Accord-Lohn. Nach 1879 taucht nur noch einheitlich die Bezeichnung Arbeiter auf. Diese Tatsache läßt den Rückschluß zu, daß die soziale Einschätzung und Einordnung der Handwerker sich im Laufe der Zeit gewandelt hat. Aus Handwerkern, inclusive des damit verbundenen Status, sind Arbeiter geworden. Ein sozialer Abstieg, der sich de facto schon früher vollzogen hat, der nun aber auch schriftlich dokumentiert ist. Auf die Verdienste der Beschäftigten wird im Folgenden noch einzugehen sein.

Festzustellen ist, daß im Jahre 1869/70 die Beschäftigtenzahlen extrem stark gestiegen sind. Gerade in den Bereichen der Transportverwaltung und der Werkstätten sind die Arbeiter um 104,82 % von 440,30 auf 901,80 bzw. in den Werkstätten um 51,68 % von 449,70 auf 682,10 Beschäftigte gestiegen. Der prozentuale Zuwachs der Beamten und „nicht festangestellten Offizianten“ liegt in den normalen Zuwachsraten. Zu vermuten ist, daß

²¹ Vgl. Kanzow, Grundzüge der Braunschweiger Wirtschaft, a. a. O., S. 97.

²² Die Eisenbahn zahlte mit Abstand die höchsten Steuern in der Stadt Braunschweig, gefolgt von der Aktien-Zucker-Raffinerie. Vgl. Schildt, Gerhard, Die Wohnraumverknappung für die Braunschweiger Unterschichten während der Industrialisierung 1855 — 1871, in: Mazerath, Horst (Hrsg.), Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen, Probleme des Urbanisierungsprozesses im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart, Klett-Cotta, 1984, S. 152. Tabelle 1: Die Beschäftigtenzahlen anderer Unternehmen im Vergleich:

	1892	1899	1907/08
Jüdel	378	890	1380
Luther	357	560	1398
BMA	388	900	630
AG Jute u. Flachs	1500	2250	2105
Amme, Giesecke u. Kon.		650	ca. 2300
Karges/Hammer	90	150	303

Ludewig, Hans-Ulrich, Industriearbeiterschaft und Organisation. Die Arbeitergeschichte im Herzogtum Braunschweig 1890 — 1905, in: Pöls, Werner, Pollmann, Klaus Erich (Hrsg.), Moderne braunschweigische Geschichte, Hildesheim, Zürich, New York, Olms, 1982, S. 173.

²³ Die Beschäftigtenzahlen der ansässigen Unternehmen: Eisenbahn 1206, Braunschweigische Maschinenbau-Anstalt 329, Röhringsche Eisen- und Stahlhütte 272, Zucker-Raffinerie 230, Maschinenwerke Wilke & Co. 115 Personen. StA Wf 133 Neu 749, vgl. auch Schildt, Gerhard, Die Wohnraumverknappung, a. a. O., S. 151.

²⁴ Vgl. Betriebsergebnisse der herzoglichen Eisenbahnen, 1850 ff., Braunschweig 1850 ff.

²⁵ In den Tabellen mit „n.f.O.“ bzw. „nicht fest. Offizianten“ abgekürzt.

²⁶ Für die Jahre 1849 bis 1854 finden sich nur die Ausgaben für Gehälter und Löhne in Thalern. Zwar ist eine Rückrechnung auf die Beschäftigtenzahlen möglich, da aber eine Differenzierung nach den verschiedenen Besoldungsgruppen fehlt, Accordlöhne eingerechnet werden müßten, wären die Ergebnisse fragwürdig. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich aus diesem Grund auf die Zahlen von 1855 bis 1883, ausgewertet wurden, wenn nicht anders angegeben, die Jahre 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1883.

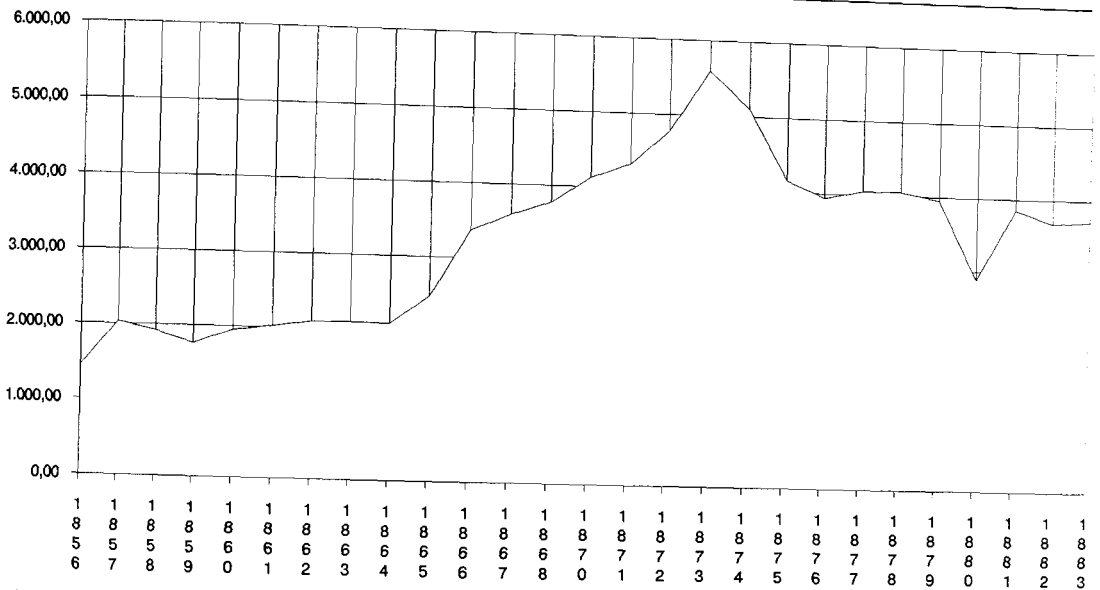


Diagramm 1:

Beschäftigte bei der Eisenbahn²⁷

der Krieg 1870/71 in der Vorbereitung auch in diesem Bereich der Braunschweigischen Staatsbahn festzustellen ist. Der Einschnitt in der zweiten Hälfte der 70er Jahre ist bedeutend. Ausschlaggebend waren wahrscheinlich die Auswirkungen der Privatisierung²⁸ der Braunschweigischen Staatsbahn und die erhöhten Personalausgaben.²⁹

Nach den 274,02 km Strecke, die bis zum Verkauf der Staatsbahn³⁰ gebaut worden waren, werden unter privater Unternehmensführung 1872 nur drei Strecken eröffnet: Braunschweig — Helmstedt, Seesen — Gittelde — Landesgrenze und die Verbindung von der hannoverschen Grenze bis zum Ostbahnhof mit insgesamt 56,94 km Länge. Doch dies waren aber noch Bauten, die von der Staatsbahn begonnen waren. In der Zeit bis zur Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaft durch Preußen wurden nur noch vier Linien eröffnet in

²⁷ Vgl. Betriebsresultate, a. a. O.

²⁸ Ebenso wie die Einführung der Bezahlung nach Accord sind Entlassungen aus Gründen der Rationalisierung denkbar gewesen. Vgl. Schildt, Gerhard, Ein Mitbestimmungsmodell im Kaiserreich, Die Magazinarbeiterkorporation bei der braunschweigischen Eisenbahn 1875 — 1866, Sonderdruck aus: Archiv für Sozialgeschichte, Bd. 21, Bonn, Verlag Neue Gesellschaft, 1981, S. 81 ff.

²⁹ Tabelle 2: Die Ausgaben für Gehälter und Löhne im einzelnen

	Beamte	n.f.O.	Arbeiter	in summa
1855	66 714,00	61 444,00	123 762,00	251 920,00
1860	120 510,00	90 185,00	158 820,00	369 515,00
1865	181 051,00	117 358,00	255 621,00	554 030,00
1870	262 516,00	228 828,00	255 621,00	906 428,00
1875	1226 989,00	981 130,00	1 423 332,00	3 631 451,00
1880	1 891 986,66	527 911,80	759 640,39	2 703 518,90
1883	1 986 485,00	423 110,00	1 245 154,00	3 273 940,00

Betriebsresultate a. a. O.

³⁰ Mit der Staatsbahn wurden auch die Baufonds der „im Bau begriffenen Bahnen Seesen = Osterode und Braunschweig = Helmstedt, sowie für die zweiten Geleise der Strecken Wolfenbüttel = Holzminden und Jerxheim = Börßum verkauft“. Zimmermann, Paul (Hrsg.), Übersicht über die Entwicklung der Schienenwege des Herzogthums Braunschweig (aus Herzoglichem Eisenbahn = Commissariate), in: Braunschweigisches Magazin, Nr. 2, 1903, S. 13.

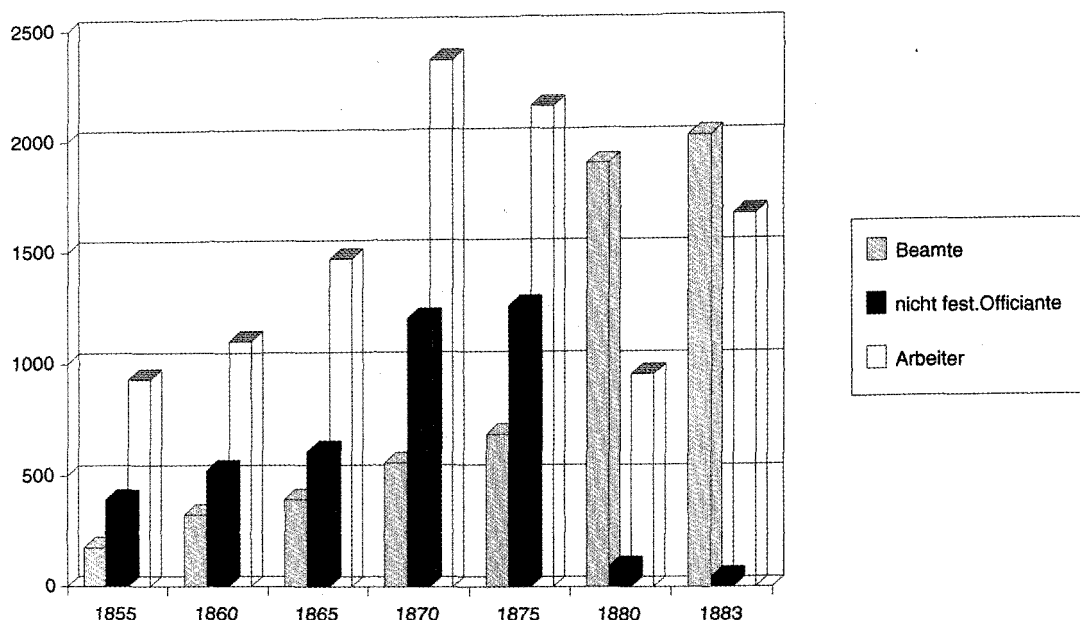


Diagramm 2:

Ausgaben für die Bereiche der Beamten, Angestellten und Arbeiter³¹

den Jahren 1877, 1879 und zwei 1883 mit insgesamt 25,65 km Länge. Das heißt, die private Eisenbahngesellschaft mußte ihr Personal nicht aus Gründen erheblicher Investitionen für Streckenneubauten entlassen, sondern aus Gründen der Rationalisierung, d. h. der Kostenreduzierung und Profitmaximierung. (Diagramm 2)

Interessant ist nicht nur die stetige Zunahme der Beschäftigten. Hier ist vor allem klar zu sehen, daß in der Zeit zwischen 1876 und 1880 fast alle Angestellten verbeamtet worden sind. Im selben Zeitraum aber findet auch eine erhebliche Reduzierung der Arbeiterschaft statt. Die angegebene Zahl für das Jahr 1880 scheint allerdings sehr aus dem Rahmen zu fallen. An Hand der Lohnkosten in diesem Jahr für die Gruppe der Arbeiter, die etwa um die Hälfte gesunken waren, muß man wohl auch von ungefähr einer Halbierung der Belegschaft ausgehen. Ungewöhnlich ist die angegebene Zahl deshalb, weil in dem Bereich der Bahn- und Bahnverkehrsverwaltung für dieses Jahr nicht ein Arbeiter angegeben ist (Diagramm 3).

Vergleicht man die Beschäftigtenzahlen der Jahre vor der Verstaatlichung mit denen danach, dann ist, eben bis 1880, eine logische Linie zu erkennen. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter sank von 838 im Jahre 1878 kontinuierlich auf etwa 669 im Jahre 1883.³²

In der Bahn- und Bahnverkehrsverwaltung waren Beamte vor allem im Bereich der „Generellen Aufsicht“ (auch als „nicht fest angestellte Officianten“) beschäftigt, aber auch als Bahnaufseher, Bahnhofsaufseher und Expe-

³¹ Betriebsresultate. Die aufgeführten Zahlen weisen auch Stellen nach dem Komma auf. Der Grund liegt in der Notwendigkeit, vergleichbare Zahlen einarbeiten zu können. Dies bei unterschiedlicher Arbeitszeit und bei Löhnen, die nach Arbeitsstunden bzw. Stückzahlen etc. (Accord) berechnet wurden. So ist bei den Handwerkern und Handarbeitern im Tagelohn von 300 Arbeitsstunden pro Mann ausgegangen worden, bei Handwerkern und Handarbeitern mit Accordbezahlung von „einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accordarbeit gegen Tageslohnarbeit, wie 1,4:1“. Erläuterungen Betriebsresultate, a. a. O.

³² Für das Jahr 1880 gibt es also nur zwei Erklärungen: entweder handelt es sich um einen Druckfehler, oder aber in diesem Jahr sind sämtliche Arbeiter in diesem Bereich der Verwaltung entlassen worden.

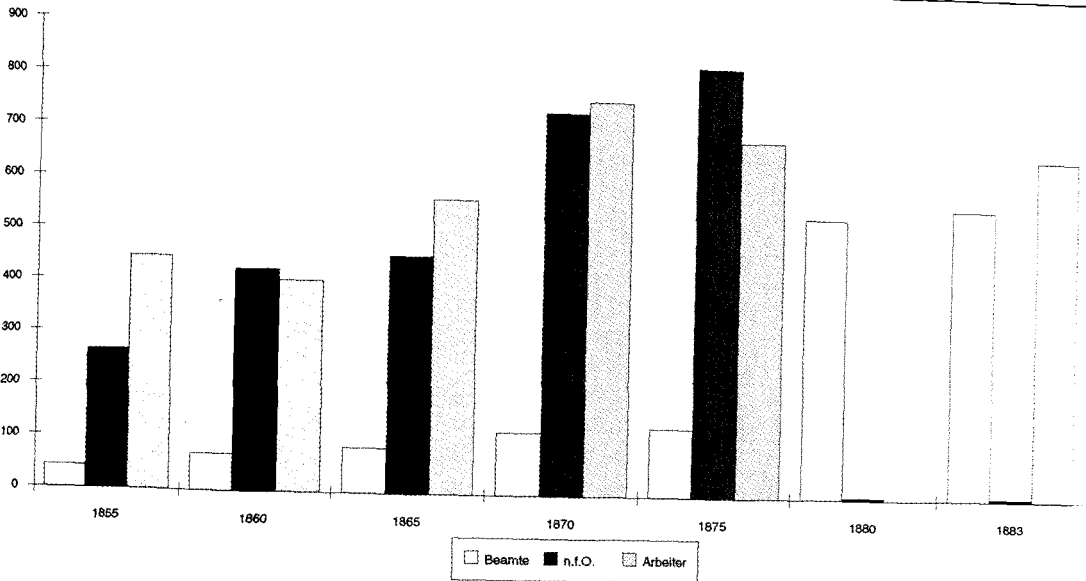


Diagramm 3:

Beschäftigte der Bahn- und Bahnhofsverwaltung³³

dienten. In diesen qualifizierten Schlüsselpositionen finden sich also Beamte, die entsprechend dem Beamten-Reglement bezahlt und beaufsichtigt wurden. In den untergeordneten Bereichen, also bei den Bahnwärtern, Weichenwärtern, Portiers und Nachtwächtern finden sich „nicht fest. Officianten“. Für die Handarbeit, z. B. bei der Verladung von Gepäck und Gütern, als Laternenputzer, für die Arbeiten zur Erhaltung der Bahnhöfe und Bahn waren Arbeiter beschäftigt, untergliedert in Handwerker und Handarbeiter jeweils in Lohn und Akkord.

In der „Centralverwaltung“ waren eindeutig mehr Beamte angestellt: in der Direktion, im Bürobereich (in der Anfangszeit zahlenmäßig fast gleich mit den nicht fest. Officianten), in der Druckerei und in der Hauptkasse. Als Billettstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter arbeiteten allerdings auch Handwerker und Handarbeiter in geringer Zahl.

Anders sieht das Bild in der Transportverwaltung aus. Als Beamte waren hier Magazinaufseher, Lokomotivführer, Zugführer und Wagenbegleiter angestellt. Als Buchführer, Güterbegleiter, Boten, Assistenten der Lokomotivführer und vor allem Heizer und Schaffner arbeiteten „nicht fest. Officianten“. Diese Berufsgruppen wurden in den 70er Jahren verbeamtet, womit alle qualifizierten Schlüsselberufe im Bereich des Beamtengesetzes fest eingebunden waren. Arbeiter, d. h. Handwerker und Handarbeiter, waren als Verladearbeiter und zum „Arrangieren der Züge“, zum Putzen und Schmieren der Wagen eingestellt.

Im Bereich der Eisenbahnwerkstätten war zwangsläufig der Anteil der Arbeiter am größten; die in den Betriebsergebnissen aufgeführten Rubriken lauten lapidar „Leistungen im Interesse der Werkstatt“ und „Leistungen für den Bahnbetrieb“. Als Beamte sind sieben bzw. maximal 29 Beschäftigte aufgeführt. Im Vergleich dazu sind 682 Arbeiter im Jahr 1870 genannt.³⁴

In der Gesamtentwicklung der einzelnen Beschäftigungsbereiche ist eine interessante Feststellung zu machen: die Zahl der Beamten stieg sehr stark. 1883 waren mit über 2000 Personen mehr Beamte beschäftigt als Arbeiter.

³³ Betriebsresultate, a. a. O.

³⁴ 1870 wurde der Deutsch-Französische Krieg ausgetragen, in dem eigentlich zum ersten Mal die Eisenbahn als Haupttransporteur von Soldaten und Kriegsmaterial eingesetzt wurde.

Und dies trotz der äußerst arbeitskräfte-intensiven Eisenbahnwerkstätten. Die Vermutung liegt nahe, daß diese Entwicklung in der Bedeutung der Eisenbahn für den Staat begründet liegt. Sie war strategisch und ökonomisch von Bedeutung, was eine verschärfte Reglementierung der Beschäftigten durch die Beamtengesetze zur Folge hatte.³⁵

Noch einmal sei an dieser Stelle betont, wie sehr die Eisenbahn als einer der größten Arbeitgeber der Stadt auch die Sozialstruktur veränderte. Die große Anzahl der Arbeiter, Angestellten und Beamte brachte natürlich auch dem Einzelhandel und der Zulieferindustrie Arbeit und Verdienst. Das Wirtschaftsvolumen, respective die Kaufkraft der Eisenbahn und durch die Eisenbahn, ist noch nicht untersucht worden. Der verändernde Einfluß der Eisenbahn war also immens.

C. Arbeitsbedingungen bei der Eisenbahn

Die Beschäftigten der Eisenbahn hatten natürlich nicht alle die gleichen Arbeitsbedingungen. Natürlich sah die Situation bei den sechs leitenden Beamten der Centralverwaltung anders aus als die der Dreher oder Schweißer (oder gar der Ungelernten in den Eisenbahnmagazinen). Der Überschaubarkeit halber wird hier fürs erste nur auf die Bereiche der Arbeiter beim Eisenbahnbau, der Lokomotivführer und der Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten eingegangen.

1. Arbeiter beim Eisenbahnbau

Bei der schwierigen Arbeitsmarktsituation in den 1830er und 40er Jahren bot die Eisenbahn willkommene Arbeitsplätze vor allem auch für Ungelernte aus den ländlichen und strukturschwachen Gebieten. Vorwiegend aus dem Bereich der Landwirtschaft zogen die Menschen, die dort keine Verdienstmöglichkeit mehr fanden oder bessere erhofften, zu den Baustellen.³⁶

Friedrich List sprach von einem Arbeitskräftebedarf von 200000 Menschen, die der Landwirtschaft entzogen werden mußten³⁷, und aufgrund der Arbeitsmarktsituation dort auch entzogen werden konnten. Im Folgenden ein paar Beispiele für die große Anzahl von Arbeitern auf diesen Baustellen: auf der Strecke von Köln bis zur belgischen Grenze arbeiteten am 11. August 1838 ganze 1841 Personen, davon 1668 Erdarbeiter.

Allerdings erwartete man einen weiteren Anstieg nach der Ernte.³⁸ An den Strecken der Rheinischen Eisenbahngesellschaft waren im November 1838 über 4100 Personen beschäftigt, davon 3576 Erdarbeiter. Die drei größten Eisenbahngesellschaften (Berlin-Potsdam, Kölner- und Rheinische Eisenbahngesellschaft) beschäftigten 1838/39 etwa 15000 Arbeiter, also doppelt soviel wie die gesamte Industrie im Großherzogtum Baden, die zur selben Zeit 9281 Arbeiter in 294 Fabriken beschäftigten.³⁹

Die Arbeitsorganisation auf diesen Baustellen war durch Arbeitsordnungen geregelt. Bei vielen Eisenbahngesellschaften schlossen die Schachtmeister die Verträge mit den Arbeitern, sie verhandelten über die Löhne und waren auch Ansprechpartner für etwaige Beschwerden.⁴⁰

Die Verlagerung des Arbeitsplatzes durch die Geschwindigkeit der Fertigstellung der einzelnen Streckenabschnitte brachte große Nachteile für die Arbeiter. Entfernungen von 5 bis 10 Kilometern zwischen Arbeitsplatz

³⁵ Vgl. einen unveröffentlichten Vortrag von Fritz Minerup, dem ehemaligen 1. Bevollmächtigten der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, in Braunschweig anläßlich einer Vortragsreihe des Braunschweigischen Landesmuseums am 20. 2. 1989.

³⁶ Zu den einigen der Gründe hierfür siehe Seite 54 ff.

³⁷ Vgl. List, Friedrich, Deutschlands National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung, in: Eisenbahn-Journal und National-Magazin, hrsg. v. Friedrich List, H. 40, 1837.

³⁸ Nach dem „Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe“ 11. 8. 1838; vgl. weiter Lärmer, Müller, Obermann, Zur Haltung von Klassen und Schichten, S. 126 ff.

³⁹ Vgl. Lärmer, Müller, Obermann, Zur Haltung von Klassen und Schichten, a. a. O., S. 126; vgl. auch Wartmann, Wilhelm, Eisenbahnarbeiter im Vormärz, Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg 1844 — 1847, Köln, Wien, 1972.

⁴⁰ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, Protest und Repression im Vormärz, Göttingen 1983, S. 164.

und Wohnung wurden noch täglich bewältigt. Bei größeren Entfernungen konnten die Arbeiter nur noch an den Wochenenden oder sogar nur noch in den Wintermonaten bei Baustop zu ihren Familien nach Hause.⁴¹

Die Arbeit auf den Baustellen war begreiflicherweise sehr schwer. Es gab noch keinen Einsatz von Maschinen, die erforderlichen großen Erdbewegungen (wie das Aufschichten von Dämmen, das Abtragen von Hügeln, der Bau von Brücken) und natürlich nicht zuletzt das Verlegen der schweren gußeisernen Schienen mußte per Hand und Muskelkraft bewerkstelligt werden. Einzige Hilfsmittel waren Schaufeln, Karren, Pferdewagen, leichte Flaschenzüge und auf der fertiggestellten Strecke die Eisenbahnwaggons für weite Transporte.⁴²

In einer Zeitung hieß es 1845:

*„Mancher fiel (...) vor Anstrengung um; mancher mußte entlassen werden, weil er Blut gespiesen und sein Körper die außerordentlich saure und anstrengende Arbeit nicht leisten konnte. (...) Wenn uns nicht geholfen wird, so sind wir sämtlich Krüppel geworden, noch ehe die Eisenbahn fertig ist.“*⁴³

In dieser Zeitung hieß es auch, daß man oft ausgespienes Blut auf der Bahnstrecke fände aber *„die Arbeiter haben ihre Schmerzen häufig unterdrückt, denn die Schwachen und Kranken werden entlassen.“*⁴⁴

Kranken sei von den Quartierwirten sofort gekündigt oder ihre Miete sofort erhöht worden. Nach einer Entlassung zahlte natürlich keine Krankenkasse mehr weiter den Lohn, schließlich gab es keinerlei Krankenversorgung und Versicherungsschutz.

Der Lohn dieser schweren Arbeit betrug etwa 7 Ggr. pro Tag.⁴⁵ Gearbeitet wurde 6, oft genug auch 7 Tage in der Woche. Auf den hannoverschen Baustellen verdienten die Arbeiter 15 bis 20 Sgr. pro Tag. In den 1840er Jahren sank der Lohn, was einen wirtschaftlichen und sozialen Abstieg für die Betroffenen zur Folge hatte.⁴⁶ Viele Akkord-Arbeiter mußten, um ihren Lohn etwas zu erhöhen, das ganze Tageslicht ausnutzen. Ihre tägliche Arbeitszeit belief sich auf 14 bis 16 Stunden täglich bei härtester körperlicher Arbeit und gegenseitiger Kontrolle.

Der Schachtmeister entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem regelrechten Subunternehmer, der außerdem noch selbst Accord-Arbeit verrichtete. Ihm unterstanden bis zu 200 Arbeiter, denen er z. T. auch noch das Handwerkszeug verlieh — gegen Entgelt natürlich.⁴⁷ Ebenso standen ihm laut Reglement auch noch 6 Pf. von jedem Arbeiter pro Tag als *„Schachtmeistergeld“* zu.

So schrieb ein preußischer Gendarm 1845:

*„Als Vorteil seiner Stellung hat solcher Schachtmeister, außer dem, daß er mit den Arbeitern das Verdiente in gleichen Theilen erhält, entweder von jedem Mann täglich noch 6 bis 9 Pfennige, oder von jeden zusammen verdienten Thaler einen Silbergroschen (3 1/3 %) Schachtmeistergeld; wonach ein solcher Mensch, wenn er, wie es hier vielfach der Fall gewesen, über 150 Arbeiter unter sich bekommt, täglich an 3 bis 5 Thaler Einkommen hat.“*⁴⁸

Die Situation für viele Arbeiter wurde auch dadurch weiter verschlechtert, daß sie, die nicht zu Hause schlafen und von dort verköstigt werden konnten, dem Wucher der Gastwirte, Kantinenbesitzer und Schlafstellenvermittler ausgesetzt waren.

⁴¹ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, Repression, S. 164.

⁴² Vgl. einen unveröffentlichten Vortrag von Fritz Minerup, dem ehemaligen 1. Bevollmächtigten der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, in Braunschweig anlässlich einer Vortragsreihe des Braunschweigischen Landesmuseums am 20. 2. 1989.

⁴³ Das Westphälische Dampfboot, Bielefeld 1845, S. 338, zit. n. Eichholtz, Dietrich, Bewegungen unter den preußischen Eisenbahnbauarbeitern im Vormärz, in: Beiträge zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts, Band 10, 1962, S. 259.

⁴⁴ Das Westphälische Dampfboot, Bielefeld 1845, S. 380, zit. n. Eichholtz, Dietrich, a. a. O. S. 259.

⁴⁵ Ein gutes Mittagessen kostete damals schon 3 Ggr. Vgl. Minerup, Vortrag, a. a. O.

⁴⁶ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, Repression, S. 165.

⁴⁷ *„Der Arbeiter muß sich selbst alle seine Arbeitsgerätschaften stellen.“* Gesellschaftsspiegel, Organ zur Vertretung der besitzlosen Volksmassen und zur Beleuchtung der gesellschaftlichen Zustände der Gegenwart, Elberfeld 1845, zit. n. Eichholtz, Dietrich, Bewegungen, a. a. O., S. 255 Anm. 11.

⁴⁸ Bericht des Gendarmen Meyer an den Landrat v. Bredow vom 26. September 1845, Brandenburgisches Landeshauptarchiv, Potsdam, Rep. 6 B, Westhavelland, Nr. 1949, fol. 27 f. (27), zit. n. Eichholtz, Dietrich, Bewegungen, a. a. O., S. 255.

„Es pflegen (. . .) außer den Dorfwirten meist nur solche Dorfbewohner sich hierzu [zur Beherbergung der Eisenbahnbauarbeiter, d. Verf.] zu verstehen, für welche der hieraus zu zielende Verdienst entweder wegen zu großer Armut oder aus Habgierde sich besonders anlockend darstellt. In dem einen wie dem anderen Falle hat dieser aber meistens nur zur Folge, daß die Arbeiter ihre Schlafstelle in feuchten oder gegen Zugluft usw. übel verwahrten Ställen, Schauern und sonstigen halbzerfallenen, ungesunden Räumen angewiesen erhalten und daselbst, gleich Negersklaven zusammengepfercht, auch noch gar bald durch (. . .) Ungeziefer aller Art auf das Äußerste gepeinigt werden“.⁴⁹

Dies alles waren die Gründe für das Aufkommen einer Streikbewegung, denn Tarifverträge und gewerkschaftliche Organisation waren nicht vorhanden.

2. Lokomotivführer

Lokomotivführer waren als Beamte und „nicht fest angestellte Offizianten“⁵⁰ beschäftigt, aber, wie noch zu sehen sein wird, bei „Fehlverhalten“ ebenso leicht kündbar wie Arbeiter.

Über die Aufgaben und Pflichten eines Lokomotivführers gibt z. B. eine „Instruction für die Locomotivenführer“⁵¹ Auskunft, die am 1. Dezember 1843 von der Herzoglich-Braunschweig-Lüneburgischen Eisenbahn-Commission unter Amsberg erlassen wurde.

Die wichtigsten Bestimmungen waren:

- § 4 ein Lokomotivführer war jederzeit, bei einmonatiger Kündigungsfrist, zu entlassen. Nach einem besonderen Strafkatalog konnte auch eine fristlose Kündigung erfolgen.
- § 5 die monatliche Bezahlung war in drei Klassen unterteilt, die Zuordnung war „von den Fähigkeiten, dem Fleiße, der Ordnungsliebe, vor Allem aber auch von der Zuverlässigkeit des Locomotivführers in seinen Dienstverrichtungen, sowie von der Länge seiner Dienstzeit“ abhängig.
- § 6 im Krankheitsfall, aber nur wenn ein eigenes Verschulden absolut auszuschließen war, bekam er sein Gehalt weiter bzw. eine Unterstützung, aber nur „wenn seine Krankheit nicht sehr lange dauert“.
- § 8 außer seinem monatlichen Gehalt bekam er Prämienfelder für „Einsparungen an Heizmaterial der Locomotiven“, und zwar für jede eingesparten 100 Pfund Brennmaterial 4 Ggr. Dies aber nur, wenn Fahrzeiten, Geschwindigkeit und Dienstbetrieb nicht beeinträchtigt waren. Bei Überschreiten der vorgeschriebenen Brennstoffmenge um 5 Pfund pro Meile für jede verbrauchten 100 Pfund Material wurden zur Strafe 4 Ggr. vom Gehalt abgezogen.
- § 10 der Verbrauch von Heiz- und Schmiermaterial war streng kontrolliert.
- § 14 „Der Locomotivführer ist verpflichtet, zu jeder Zeit auf Befehl seiner Vorgesetzten den Fahrdienst anzutreten“.
- § 15 „außer dem Fahrdienste hat der Locomotivführer den Dienst im Maschinenhause oder in der Maschinenwerkstatt zu verrichten“.
- § 17 Dienstantritt bei Fahrdienst eine halbe Stunde vor Zugabfahrt; Dienstende erst, wenn abends nach der letzten Fahrt die Maschine „in gehöriger Ordnung wieder im Werkstattgebäude zurückgeführt“ wurde. Hatte der Lokomotivführer keinen Fahrdienst, so mußte er im Werkstattgebäude Wartungs- und Reparaturarbeiten erledigen.
- § 25 „der Locomotivführer muß während der ganzen Fahrt aufrecht auf der Maschine und der Heizer auf dem Tender an der Bremse stehen. Keiner von beiden darf sich setzen“.

⁴⁹ Ditfurth, Maximilian v., Die Fürsorge für das Los der Eisenbahnarbeiter, in: Deutsche Vierteljahrschrift, Stuttgart, Tübingen, 1847, 2. Heft, S. 86 ff., zit. n. Eichholtz, Dietrich, Bewegungen, a. a. O., S. 257.

⁵⁰ Vgl. Betriebsresultate.

⁵¹ Instruction für die Locomotivenführer der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahnen, 1. Decbr. 1843, veröffentlicht in der „Eisenbahn-Zeitung“, in: Dietrich, Peter, Herzogl. Braunschweigische Eisenbahn, Sammlung von Regeln und Ordnungen der Braunschweigischen Eisenbahnen aus den Jahren 1838 bis 1851, o. O., o. J., S. 13 ff.

§ 40 Der Lokomotivführer war verpflichtet, jegliche Mängel an Bahn und Bahngebäuden zur Anzeige zu bringen. Aber auch Bahnwärter und Signalwächter mußte er kontrollieren und gegebenenfalls anzeigen.

Unter § 42 folgen dann die Strafbestimmungen. Sie umfassen über 15 Einzelpunkte mit mehreren Unterpunkten. Dabei waren folgende Strafen aufgeführt:

- 8 Ggr. verspäteter Dienstantritt unter einer halben Stunde
- 1 Thlr. Verspätung über einer halben Stunde, wenn ein anderer Zugführer einspringen mußte
- 2 Thlr. gänzlichliches Ausbleiben vom Dienst
- 1 Thlr. bei Mitnahme von unbefugten Personen auf der Lokomotive
- 16 Ggr. für schnelleres Fahren als vorgeschrieben
- 20 Ggr. für schnelleres Fahren im Wiederholungsfall, 4 Ggr. erhöht bei jeder neuen Geschwindigkeitsüberschreitung, eventuell sogar Entlassung
- 16 Ggr. für zu langsames Fahren, erhöht um jeweils 4 Ggr. im Wiederholungsfall
- 32 Ggr. Verdoppelung der Strafe, wenn auf zu schnelles Fahren ein zu langsames im nächsten Streckenabschnitt folgt, bzw. umgekehrt
- 1 Thlr. bei nichtangezeigten Mängeln an der Lokomotive
- 1 — 5 Thlr. bei Entgleisungen, Zusammenstoßen, Rempeln mit der Lokomotive
- 12 Ggr. — 3 Thlr. mangelhaftes Schmieren der Lokomotive, Verspätung bei Einnahme von Wasser und Koks, mangelnde Feuerung etc.
- 2 — 10 Thlr. höhere Stellung der Federwaage, sogar Entlassung möglich
- 8 Ggr. fehlende Anzeige von Mängeln an Bahn und Bahngebäuden bzw. mangelhaftes Verhalten von Bahnwärtern und Signalwächtern.

Mit sofortiger Entlassung wurden gehandelt:

- Trunkenheit im Dienst und wiederholte Trunkenheit außerhalb des Dienstes
- Veruntreuung eines der Bahn gehörenden Gegenstandes, dazu strafrechtliche Ahndung
- Widersetzlichkeiten gegenüber Vorgesetzten und „*rohes Benehmen gegen höhere Beamten*“
- „*Unerträglichkeiten mit Cameraden, grobe Zänkereien und Thätlichkeiten gegen irgend einen Bahnofficianten*“
- „*jedes grobe Verschulden, durch welches das Leben Anderer gefährdet wird*“.

Aus dieser „*Instruction*“ ist die starke Reglementierung der Lokomotivführer klar herauszulesen. Natürlich mußte, um Ablauf und Sicherheit des Bahn- und Fahrbetriebes gewährleisten zu können, ein Optimum an Zuverlässigkeit gegeben sein. Auf der anderen Seite aber war eine Reglementierung auch im Interesse des Unternehmers (ob privat oder staatlich). Auf diese Weise waren die Beschäftigten kontrollierbar, gegen Widerstand, Lohnforderungen, gewerkschaftliche Interessenvertretung war man gefeit. Interessant war auch die Tatsache, daß der Lebenswandel des Lokomotivführers außerhalb des Dienstes beobachtet und „*Fehlverhalten*“ bestraft wurden. Schließlich konnte Trunkenheit außerhalb des Dienstes zu einer fristlosen Entlassung führen. So war doch jeder Beschäftigte aufgerufen, ein wachsames Auge auf seine Kollegen zu halten, und, wenn „*Fehlverhalten*“ festgestellt wurde oder man glaubte dies feststellen zu müssen, Meldung zu machen.

Die Arbeitszeit der Lokomotivführer war lang. Bis 1918 gab es eine 60-Stunden-Woche. Da ein Lokomotivführer nur die reine Arbeitszeit bezahlt bekam⁵², mußte er 96 Stunden „*anwesend*“ sein (also Bereitschaftsdienst), um für 60 Stunden Arbeit das Geld zu bekommen.⁵³ Die Arbeiten der Lokomotivführer in den Werkstätten ging allerdings mit der zunehmenden Bedeutung der Eisenbahnwerkstätten immer mehr zurück.

⁵² Auch z. B. die Bahnwärter bekamen nur die reine Arbeitszeit bezahlt, die Zeit zwischen den Zügen, in der nicht an der Schranke „*gekurbelt*“ wurde, war Wartezeit, in der er zwar voll konzentriert sein mußte (also nicht schlafen durfte), die er aber nicht bezahlt bekam. Vgl. Vortrag Minerup, a. a. O.

⁵³ Diese Regelung galt bis 1918, danach wurde der Stundensatz auf 48 Stunden herabgesetzt, d. h., die Beschäftigten dieser Bereiche mußten 72 Stunden arbeiten, um 48 bezahlt zu bekommen. Erst 1952 wurde diese Regelung abgeschafft. Vgl. Vortrag Minerup, a. a. O.

Interessant auch die bei Strafe festgesetzte Pflicht, Bahnwärter und Signalwächter zu kontrollieren bzw. zur Anzeige zu bringen. So war eine Überwachung der Arbeitnehmer untereinander vorgeschrieben, eine Solidarisierung also schwer möglich. Überhaupt war das ausgeprägte Hierarchisieren innerhalb der Eisenbahn ein wichtiges Reglementierungsmittel.

Aus den Betriebsergebnissen sind die einzelnen Löhne nicht abzulesen, es werden lediglich die Ausgaben für die Löhne und Gehälter aller Lokomotivführer angegeben, ohne Differenzierung der einzelnen Klassen.

Tabelle 2:

Ausgaben der Eisenbahn für Lokomotivführer und Assistenten.⁵⁴

Jahr	Beamte		nicht festangestellte Officianten	
	Personen	gezahlt in Taler/Mark	Personen	gezahlt in Taler/Mark
1855	16	7 000	8	2 064
1860	25	10 547	11	3 120
1865	32	17 143	28	7 160
1870	58	35 281	55	14 384
1975	109	198 378	35	38 146

Trotzdem man keine genauen Zahlen für die einzelnen Lokomotivführer und Assistenten aus der Quelle ableiten kann, ist es doch aus Zwecken des Vergleichs interessant, rein rechnerisch folgende Tabelle aufzustellen:

Tabelle 3:

Ausgaben für Beamte und Angestellte.⁵⁵

Jahr	Beamte		nicht festangestellte Officianten	
	Monat Taler/Mark	Stunde Taler/Mark	Monat Taler/Mark	Stunde Taler/Mark
1855	437,50	0,169	258,00	0,0995
1860	421,88	0,163	283,64	0,109
1865	535,72	0,207	255,71	0,0986
1870	608,29	0,235	261,53	0,101
1875	1819,98	0,702	1089,89	0,421

Dabei ist lediglich die Gesamtlohnsumme dividiert durch die Anzahl der Beschäftigten, bei einer Wochenarbeitszeit von 54 Stunden, angegeben. Die Ergebnisse passen zu den Lohnsummen, die aus anderen Statistiken und Quellen zur Verfügung stehen.

So liegt eine Umfrage des Gewerkschaftskartells aus dem Jahre 1906 vor.⁵⁶ Die Befragten waren Arbeiter aus allen verschiedenen Branchen der Braunschweiger Industrie, darunter auch Bedienstete der Eisenbahn (der wieder staatlichen). Unter den Auskunft gebenden waren allerdings keine Lokomotivführer. Es ist anzunehmen, daß die Fragebögen in den Eisenbahnwerkstätten verteilt worden sind. Zur Orientierung können aber die Angaben des Fahrpersonals genommen werden. Die Befragten gaben einen durchschnittlichen Wochenlohn von 19,75 Mark an, bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 54 Stunden (bezahlter Arbeit!). Das ergibt einen Stunden-

⁵⁴ Betriebsresultate, a. a. O.

⁵⁵ Die Berechnungen beziehen sich immer auf die Grundeinheit Taler, nicht auf die GuteGroschen und Pfennige. Die jeweiligen Umrechnungen (1 Reichstaler = 288 Pfennige = 24 GuteGroschen = 36 Mariengroschen = 8 Pfennige) wäre zu umständlich und irreführend. Vgl. z. B. Achterberg, Erich, Braunschweigische Staatsbank, Zwei Jahrhunderte Zeitschichte, Braunschweig, Waisenhaus, o. J. [1965], S. 124.

⁵⁶ Jahresbericht des Arbeitersekretariats Braunschweig für die Zeit vom 1. Oktober 1906 bis 31. Dezember 1907 und des Gewerkschaftskartells für das Jahr 1907..., Braunschweig 1908, S. 82 ff.

lohn bei einer 6-Tage-Woche von 30 Pf. Für die Miete mußte ein Beschäftigter des Fahrpersonals über 52 Stunden arbeiten. Es ist davon auszugehen, daß Lokomotivführer einen etwas höheren Lohn hatten.

3. Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten

In Braunschweig gehörten die Eisenbahnwerkstätten zu den größten Arbeitgebern der Stadt. Sie entstanden 1838 mit dem Eisenbahnbau. Hier wurden die ersten Lokomotiven aus England zusammengebaut und betriebsfähig gemacht. Die Eisenbahnwerkstätten wurden im Zuge des Bahnhofneubaus 8 Jahre später östlich an die Oker verlegt. Mit der Übernahme der Braunschweiger Bahn durch Preußen war auch ein erhöhter Auftragsbestand zu verzeichnen. Die Werkstätten wurden erweitert und zur „Hauptwerkstätte“ für die preußischen Eisenbahnen bestimmt. 1887 wurden zum ersten Mal auch Lehrlinge eingestellt, die eine vierjährige Ausbildung erhielten.⁵⁷

Die Eisenbahnwerkstätten waren in Bezug auf ihre Größe und Belegschaft der größte Industriebetrieb der Stadt Braunschweig. Die Fläche betrug 450 Meter in der Länge und 40 Meter in der Breite, eingerechnet der Güterschuppen. Auf der Gesamtfläche von 17079 m² standen vier Maschinenhäuser und 15 Gebäude, inklusive der Reparaturwerkstätten.⁵⁸

Acht Dampfmaschinen lieferten die Energie für die Werkstätten.⁵⁹ Beschäftigt wurden Schlosser, Schmiede, Kupferschmiede, Klempner, Dreher, Tischler, Stellmacher, Maler, Sattler.⁶⁰ Die Maschinenarbeiter waren meist Facharbeiter, doch auch angelernte Arbeiter waren dort beschäftigt. Bezahlt wurden sie alle gleich, ob gelernt oder ungelernt.⁶¹ Außerdem mußten in den ersten Jahrzehnten auch die Lokomotivführer in den Werkstätten Dienst leisten, wenn sie keinen Fahrdienst hatten.⁶² In den Werkstätten wurde darüber hinaus eine Vielzahl von ungelernten Arbeitern und Handlangern beschäftigt, z. B. als Transportarbeiter, für die Reinigung und in der späteren Gasanstalt.

Die Bezahlung erfolgte nach normalem Tagelohn oder nach Stückzahl (Accord), die der Werkführer nach vorheriger Sichtung der Arbeiten festlegte. Bei Stück- oder Accord-Arbeiten wurde nur der Vormann bezahlt, auch wenn er mit mehreren zusammen gearbeitet hatte. Er zahlte seine „Mannschaft“ aus.⁶³

Die Arbeitsbedingungen in den Eisenbahnwerkstätten waren ebenso wie in anderen Fabriken und Werkstätten ausgesprochen hart. Zur Reparatur und Wartung der Personen- und Güterwagen war keine Möglichkeit gegeben, die Reparaturen unter einem Dach durchzuführen. Die Arbeiten mußten also auf dem Werkshof im Freien ausgeführt werden, was bei schlechtem Wetter oder gar im Winter äußerst unangenehm und strapaziös war. In der Folgezeit baute man zwar für die längerwährenden Arbeiten einen Schuppen, doch noch nach 1890 mußten die kleineren Arbeiten weiterhin im Freien erledigt werden.⁶⁴

In den ersten Jahrzehnten gab es für die Lokomotivausbesserungen nur einen Längsschuppen; alle Lokomotiven standen hintereinander. Wurde eine früher fertig, so mußte sie stehen bleiben, bis alle Lokomotiven nacheinander aus dem Schuppen gezogen werden konnten.⁶⁵ Durch eine hölzerne Drehscheibe, die in den 1850er Jahren eingebaut wurde, konnte diese Prozedur vereinfacht werden. Gruben für die Arbeiten unter den Lokomotiven

⁵⁷ Vgl. O. V., 100 Jahre Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Braunschweig 1938, Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Braunschweig am 30. November 1938, o. O. [Braunschweig], Vieweg-Verlag, o. J. [1938], S. 19, im Folgenden AW-Festschrift genannt.

⁵⁸ Vgl. Mertens, Jürgen, Die Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und Ansichten, hrsg. v. d. Stadt Braunschweig, Braunschweig 1981.

⁵⁹ Vgl. Braunschweigische Nachrichten vom 23. 5. 1874.

⁶⁰ StAWF 87 Neu 105; vgl. auch die Umfrageergebnisse des Gewerkschaftskartells aus dem Jahr 1906/07, auf die im Folgenden noch eingegangen wird.

⁶¹ Vgl. StAWF 87 Neu 105.

⁶² Vgl. „Instructionen“, dargestellt auf Seite 48 ff.

⁶³ Vgl. (anonymes) Reglement für die Werkstättenverwaltung, Braunschweig 1860, nach Schildt, Gerhard, Tagelöhner, Gesellen, Arbeiter, a. a. O., S. 354. Auf die unterschiedlichen Löhne wird im Folgenden noch eingegangen.

⁶⁴ AW-Festschrift, a. a. O., S. 33 ff.

⁶⁵ Die Ausbesserung einer Lokomotive dauerte in den ersten Jahrzehnten noch ein dreiviertel bis zu einem Jahr. Vgl. AW-Festschrift a. a. O., S. 34.

ven wurden erst in den 1860er Jahren gebaut, bis dahin mußten die Arbeiter auf dem Boden liegend die Reparaturen erledigen. In der Wagenwerkstatt kamen sogar erst nach 1890 solche Gruben in Einsatz. Lediglich Flaszenzüge wurden für die schweren Arbeiten eingesetzt.

Vor 1860 mußten die Lokomotiven mit Handwinden von den Achsen gehoben werden. Allein dieses Abheben dauerte fünf bis sechs Tage. Durch den Einsatz von Holzhebeböcken konnte dann diese Arbeit in zwei bis drei Tagen erledigt werden, wozu allerdings 16 bis 20 Männer benötigt wurden. Auch der Transport der Lokomotiven in die Halle und wieder hinaus war eine äußerst schwere Arbeit. Die Schiebebühne, die in den späten 1860er Jahren eingebaut wurde, hatte einen Handantrieb mit Kurbel. Acht Männer mußten an den Kurbeln arbeiten, während 30 Männer nötig waren, die Lokomotive zu schieben — und zwar mit Brechstangen. Alle Arbeiten, wie z. B. auch das Herausheben des Kessels, erforderten Hand- bzw. Muskelkraft. Erst in den Jahren vor 1910 wurden die ersten Förderhilfsmittel mit elektrischem Antrieb eingesetzt.⁶⁶

Die Beheizung der Hallen erfolgte mit Koksöfen, die die Räume natürlich nur ungenügend erwärmen konnten. 1895 dann konnte eine Dampfheizung installiert werden, die für bessere Erwärmung sorgte. In den 70er Jahren wurde Gaslicht eingesetzt, vorher waren die Hallen mit dem spärlichen Licht von Öllampen erleuchtet. Kurz vor dem ersten Weltkrieg ermöglichte eine elektrische Beleuchtung besseres Arbeiten.

Waschräume gab es in den Eisenbahnwerkstätten nicht. Holzeimer und kleinere Holzbütten ersetzten die Waschbecken. Ebenso wenig existierten Kleiderschränke und Umkleideräume. Die Arbeiter mußten also mit ihren schmutzigen Sachen nach Hause und konnten sich erst dort waschen.⁶⁷ Nach 1900 wurden Waschgelegenheiten und Umkleideräume geschaffen.⁶⁸

Die Arbeitszeit betrug bis 1871 in der Regel 12 Stunden, danach 10 Stunden; in den Wintermonaten davon, wie schon beschrieben, ein Großteil bei spärlichem Öl- bzw. Gaslicht.

Über die Wohnsituation der Arbeiter bei der Eisenbahn ist wenig genaues Material zu bekommen. Ein Hinweis findet sich in der auf Anregung des Prinzregenten Albrecht von Preußen per „*Reskript Herzoglichen Staatsministeriums, Departement des Innern, vom 1. März 1892*“ durchgeführten Erhebung über die Menge der Einzelheiten der Arbeiterwohnungsfrage.⁶⁹

In dieser Untersuchung erfaßt sind u. a. die nach Branchen aufgeschlüsselten Arbeiter der Verkehrsbetriebe. Zusammengefaßt sind unter diesem Punkt in der Größe XX vier Betriebe: Staatseisenbahn, Landeseisenbahn, Straßeneisenbahn und Fuhrunternehmen.

Gezählt wurden dabei lediglich 728 Arbeiter, von denen 24 in eigenen Häusern wohnten und 22 in Häusern, die dem Unternehmer gehörten. 682 Arbeiter, also über 93 %, wohnten bei anderen Vermietern. Bei der verwendeten Erfassungsweise ist natürlich nicht zu differenzieren, ob bei der Staats- oder der privaten Eisenbahn (oder bei den Fuhrunternehmen) die 22 Arbeiter in den „*Werkwohnungen*“ lebten. Darüber hinaus ist die Zahl der Beschäftigten mit insgesamt 728 Arbeitern sehr gering angegeben.

Lediglich eins ist aufgrund dieser Erhebung festzustellen: In den 1890er Jahren wohnte die absolute Mehrheit der Eisenbahnarbeiter nicht in Wohnungen, die dem Arbeitgeber, also dem Staat, gehörten.⁷⁰ Interessant noch

⁶⁶ Vgl. AW-Festschrift, a. a. O., S. 35.

⁶⁷ Die Arbeiter hatten allerdings in der Regel auch zu Hause keine Waschbecken, die sanitären Anlagen in den Arbeiterquartieren waren äußerst dürftig. Vgl. z. B. Bajohr, Stephan, Das bittere Los der kleinen Leute, Protokolle über den Alltag Braunschweiger Arbeiterinnen und Arbeiter 1900 — 1933, Köln, Bund-Verlag, 1984, S. 141 ff.

⁶⁸ Mit dem Ausbesserungswerk an der Schwarzkopffstraße, das 1927 eingeweiht wurde, verbesserten sich die Arbeitsbedingungen dann allerdings erheblich. Vgl. AW-Festschrift, a. a. O.

⁶⁹ Verteilt wurden die amtlichen Fragebögen durch die Landesverwaltungsbehörden (Herzogliche Kreisdirektionen und Herzogliche Polizeidirektion) an die Betriebsunternehmer (mit mehr als 20 Arbeitern), die sie dann ausgefüllt zurücksenden mußten. Ausgewertet wurden sie vom Statistischen Bureau des Herzoglichen Staatsministeriums, veröffentlicht durch Zimmermann, Friedrich Wilhelm Rudolf, Die Wohnverhältnisse der Arbeiter in den größeren gewerblichen Betrieben im Herzogtum Braunschweig, in: Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik, München, Hirth, 1893, S. 722 f.

⁷⁰ Die 22 angegebenen Arbeiter wohnten im übrigen „miethfrei“, d. h., die Miete wurde gleich vom Lohn abgezogen. Daß diese Wohnlösung nicht unbedingt die billigste war, wird noch dargestellt werden. Zimmermann, F. W. R., Wohnverhältnisse, a. a. O., S. 930/31.

die angegebenen Mieten und Löhne. Bei den „den Arbeitgebern gehörenden Häusern“ ist eine maximale Miete von 300 Mk, eine minimale von 78 Mk angegeben, bei den „sonstigen Häusern“ maximal 180 Mk, minimal 120 Mk. In den Unternehmerhäusern lag die Miete also durchschnittlich bei 189 Mk im Jahr, bei den anderen bei 150 Mk.⁷¹

Demgegenüber waren die Verdienste mit 900 Mk bzw. 730 Mk im Jahr angegeben, die einzige Frau bekam laut Erfassung 410 Mk im Jahr.⁷² Ein Arbeiter mußte laut Fragebogenerfassung in den Unternehmerwohnungen 54,49 Stunden für eine Monatsmiete arbeiten, in den anderen dagegen 44,17 Stunden. Es lohnte sich nicht gerade in Häusern zu wohnen, die dem Arbeitgeber gehörten.⁷³

Nach der schon erwähnten Statistik des Gewerkschaftskartells aus dem Jahr 1906/07, bei der 14000 Fragebögen verteilt wurden (von denen 10648 zurückkamen, davon 10566 brauchbar), ist auch eine andere Sichtung der Lohn- und Mietsituation von Bediensteten der Staatsbahn zu ermitteln.⁷⁴

Tabelle 4:

Danach ergeben sich folgende Zahlen für durchschnittliche Wochenarbeitszeit und Wochenlohn:⁷⁵

Berufssparte	durchschn. Arbeitszeit		durchschn. Verdienst (Mark/Pfennig)	
	Tg.-Lohn	Accord	Tg.-Lohn	Accord
Dreher	54	54	29,70	26,06
Fahrpersonal	66,6	—	19,75	—
Kesselschmiede	54	54	21,60	24,51
Klempner	—	54	—	21,60
Lackierer	54	54	21,34	26,46
Kupferschmiede	—	54	—	30,40
Maschinenarbeiter	—	54	—	23,97
Maschinisten	68	—	27,70	—
Maschinenputzer	65	—	18,75	—
Sattler	54	—	23,26	—
Schlosser	54	54	19,92	24,20
Schmiede	54	54	21,60	25,48
Tischler	60	—	22,80	—
Hilfsarbeiter	58,3	56,8	16,47	22,22
Vorarbeiter	—	72	—	20,00
Vorschlosser	—	54	—	31,59
Weichensteller	72	—	19,97	—
Zinngießer	—	54	—	28,50

⁷¹ Die Monatsmieten lagen also bei den Unternehmerhäusern bei 15.42 Mk, bei den anderen bei 12.50 Mk.

⁷² Das ergibt einen durchschnittlichen Verdienst bei den Männern von 815 Mk im Jahr, das sind 67.20 Mk im Monat; bei vier Wochen à sechs Arbeitstagen à zehn Stunden Arbeit pro Tag ergibt das einen Stundenlohn von 28.30 Pf. Die Frau verdiente 14.24 Pf in der Stunde. Im Vergleich: ein Bergarbeiter verdiente durchschnittlich 29.51 Pf, in der Metallverarbeitung 34.72 Pf in der Stunde. Zimmermann, F. W. R., Wohnverhältnisse, a. a. O., S. 932/33.

⁷³ Von den angegebenen und vergleichbaren 16 Branchen war es in acht Fällen günstiger, in keinen „Werkwohnungen“ zu wohnen. Zimmermann, F. W. R., Wohnverhältnisse, a. a. O., S. 932/33.

⁷⁴ Statistik des Gewerkschaftskartells, a. a. O., S. 82 ff.

⁷⁵ Die Befragten haben nicht alle in den Eisenbahnwerkstätten gearbeitet, es handelt sich auch um keine repräsentative Umfrage, aber diese Aufstellung gibt doch eine gute Übersicht über Verdienste bei der Staatsbahn in den angegebenen Arbeitsbereichen. Statistik des Gewerkschaftskartells, a. a. O., S. 82 f.



Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten. Um einen schweren Vorschlaghammer posierten hier Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten in ihrer Arbeitskleidung Anfang des 20. Jahrhunderts.

Photopostkarte, Besitz: Braunschweigesches Landesmuseum.

Die Arbeitszeit der Befragten lag zwischen 54 und 72 Stunden in der Woche, das heißt bei einer Sechstage-Woche zwischen 9 und 12 Stunden täglich bei den Weichenstellern. Der Verdienst schwankte zwischen 28 Pf. der Vorarbeiter im Accord und ca. 59 Pf. der Vorschlosser im Accord pro Stunde. Bei den angegebenen Daten ist auch festzustellen, daß der Accordlohn nicht unbedingt höher sein mußte als der Tageslohn. Die Dreher im Lohndienst gaben 29,70 Mk als Wochenlohn an, der eine Dreher im Accordlohn nur 26,06 Mk.

Vergleicht man die Daten der Staatsbahnbediensteten mit denen aus anderen Produktionsbereichen, so ist festzustellen, daß die Arbeitszeit dort zwar länger war, aber dafür der Verdienst auch höher lag. Die Schlosser aus der Metallindustrie z. B. (es waren 989 befragt) gaben eine durchschnittliche Arbeitszeit von 56,3 (im Tageslohn) bzw. 58,3 (im Accord) Stunden an. Dies mit einem Verdienst von 25,08 (im Tageslohn) bzw. 30,30 (im Accord) Mark in der Woche. Der Verdienst lag also in der Metallindustrie merklich höher.⁷⁶

Um die Löhne in Relation zu sehen, ist es interessant, die Mietpreise im Verhältnis zum Arbeitslohn zu betrachten. Die Beschäftigten der Staatsbahn mußten zwischen 33,78 und 61,94 Stunden für eine Monatsmiete arbeiten. Das heißt, die Mieten lagen zwischen 14,83 und 21,67 Mark im Monat. Ein Dreher hatte (bei einem 9-Stunden-Tag) 3,75 Tage allein für die Miete zu arbeiten, in einem anderen Fall ein Hilfsarbeiter bei einer Arbeitszeit von durchschnittlich 9,72 Stunden täglich und einem Stundenlohn von 28,3 Pf. 6,37 Tage. Er mußte also eine Woche allein für die Miete arbeiten.

Vergleicht man beide Erfassungen, so ist zwar eine ähnliche Tendenz festzustellen, doch die Löhne erscheinen bei den von den Arbeitgebern angegebenen Daten höher und die Mieten niedriger als bei der vom Gewerkschaftskartell ganze 13 Jahre später erfolgten Ermittlung.

⁷⁶ Diese Löhne sind allerdings noch sehr hoch, vergleicht man sie mit dem Verdienst einer Wäscherin in der Bekleidungsindustrie. Dort verdiente eine Frau im Schnitt 16 Pf. in der Stunde, bei einem Arbeitstag von über 10 Stunden. Vgl. Statistik des Gewerkschaftskartells, a. a. O., S. 82 ff.

D. Selbstorganisation und soziale Versorgung bei der Eisenbahn

Zur Verdeutlichung der sozialgeschichtlichen Bedeutung der braunschweigischen Eisenbahn sei hier auf zwei Besonderheiten hingewiesen: 1. die Magazinarbeiter-Korporation und 2. auf die Unterstützungsanstalt der braunschweigischen Eisenbahn.

1. Die Magazinarbeiter-Korporation

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es, wie Schildt ausgeführt hat⁷⁷, nicht ungewöhnlich, daß größere Arbeiten an einen quasi „Subunternehmer“ vergeben wurden. Dieser stellte die Arbeiter ein und organisierte die Arbeiten. Dies war z. B., wie gezeigt, auch auf den Eisenbahnbaustellen der Fall. Hier übernahm ein Schachtmeister die Rolle des „Subunternehmers“.⁷⁸ Für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war diese Verfahrensweise allerdings untypisch.

So fällt die Magazinarbeiter-Korporation⁷⁹ aus dem Rahmen. Am 28. Dezember 1874 hatte die Eisenbahndirektion (der nun privaten Eisenbahn) mit den Ober- und Magazinarbeitern (aber nicht mit den Hilfsarbeitern!) einen Vertrag geschlossen. Partner waren 45 Arbeiter, davon 7 Oberarbeiter und 38 Magazinarbeiter für die Korporation und der Oberinspektor Lüddecke für die Eisenbahngesellschaft. Inhalt war die Verpflichtung der Arbeiter zur Erfüllung der anstehenden Transportaufgaben gegen ein Entgelt. Dieses Entgelt war abhängig von der Menge der beförderten Ware. Der bisherige Tageslohn war als Fixum garantiert, und zwar 4 Pf für jeden verladenen Zentner. Die Arbeiter mußten das notwendige Arbeitsmaterial (Karren, Wagen, Behälter, Schreibmaterial etc.) besorgen und die Hilfsarbeiter einstellen und natürlich auch bezahlen. Allerdings hatte die Eisenbahngesellschaft ein Vetorecht.

Die eingestellten Hilfsarbeiter wurden von der Gesamtsumme bezahlt. Dieser Betrag ging somit den anderen verloren. Es wurden deshalb Hilfskräfte eingespart. Die Arbeiter führten zwar Buch über die geleistete Arbeit, das Ausrechnen der Gewinne übernahm dann aber die Eisenbahnverwaltung. Eine Unabhängigkeit war also nicht gegeben. Auch über Einstellungen, Entlassungen, Pensionen etc. entschied die Eisenbahnverwaltung, nicht die Korporation; sie hatte lediglich „Beratungsfunktion“.

Der Vorstand dieser Korporation wurde von den Ober- und Magazinarbeitern gewählt und bestand aus drei Leuten. Diese drei waren aber ausschließlich Oberarbeiter. Die Amtszeit betrug ein Jahr. Erstaunlich ist, daß dieser Vorstand nicht periodisch wiedergewählt wurde, auch das Überprüfungsinstrument der Kontrolle der Lohnabrechnungen ist von den Mitgliedern nicht in Anspruch genommen worden. Mitbestimmungsmöglichkeiten einer solchen, fast möchte man sagen, „Arbeiterkooperative“ wurden also nicht gesehen oder ausgenutzt. Das Interesse der Arbeiter bestand anscheinend lediglich am besseren Lohn.

Ausgangspunkt für die Gründung der Korporation war die Übernahme der Eisenbahn durch die private Aktiengesellschaft 1869/70. Als Staatsbahn hatte man geglaubt, keine „Kosten-Nutzen-Analyse“ erstellen zu brauchen. Die Einnahmen waren enorm, die Ausgaben, vor allem wie gezeigt für die Streckenneubauten, waren allerdings auch enorm. So wurde ein gewinnträchtiges Staatsunternehmen verkauft. Die Privatgesellschaft forderte das Accordsystem, das bei anderen Eisenbahnen gute Erfolge erzielte. Aber zur Einführung brauchte man Berechnungsunterlagen. Diese wurden ab Sommer 1872 bis September 1873 zusammengestellt. Das Ergebnis war ein errechneter Kostenfaktor von 4,444 Pf pro verladenen Zentner. Der Accordlohn wurde also auf 4 Pf. pro verladenen Zentner festgesetzt. Zur Organisation entschloß man sich, einen Vertrag mit einer Gruppe von Arbeitern zu schließen.

Allerdings begann diese Korporation mit einem Streik. Kurz vor Vertragsabschluß streikten die Arbeiter, weil sie den Eindruck hatten, finanziell übervorteilt zu werden und einer unzumutbaren administrativen Belastung

⁷⁷ Vgl. Schildt, Gerhard, Ein Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 77 — 95.

⁷⁸ Die Frage, ob der Schachtmeister ein vollwertiger Subunternehmer, d. h. in seiner unternehmerischen Position frei und selbständig war, kann an dieser Stelle nicht diskutiert werden. Er war allerdings nicht in der untergeordneten Arbeiterposition, wie Schildt dies sieht.

⁷⁹ Alle inhaltlichen Angaben nach Nds StaA WF 87 Neu 107.

durch die Berechnung und Auszahlung der Löhne für die Hilfskräfte ausgesetzt zu sein. Doch der Streik bewirkte nichts. Die streikenden Arbeiter wurden entlassen. Ihre Papiere bekamen einen Vermerk, der eine Neuanstellung verhinderte. Als jedoch die neu eingestellten Arbeiter die erforderlichen vor allem organisatorischen Voraussetzungen nicht erbrachten, stellte die Eisenbahnverwaltung die alten Arbeiter wieder ein — allerdings nur als Hilfsarbeiter. Sie bekamen die Hilfsarbeiter-Tarife, obwohl sie die Arbeiten der Oberarbeiter erfüllten. Der Streik war damit beendet.⁸⁰

Das Interesse der Eisenbahnverwaltung lag in den Einsparungen. Vor den etwa 15 % Einsparungen gingen 10 % an die Korporation, 5 % an die Eisenbahnverwaltung.⁸¹

„Die Direktion wollte keine echte Kooperation mit einem gleichberechtigten, gleichstarken Vertragspartner, sondern erwartete die Unterordnung der Arbeiter, eine Erwartung, die angesichts der Druckmittel der Verwaltung kaum fehlschlagen konnte.“⁸²

An der Situation für die Arbeiter veränderte sich nicht viel — zumindest für die Ober- und Magazinarbeiter.⁸³ Sie behielten bis 1886 den gleichen Ecklohn. Nur für die Hilfsarbeiter war eine Veränderung festzustellen. Ihr Verdienst betrug 1,70 Mk am Tag, die Beaufsichtigung erfolgte doppelt — zum einen durch das Aufsichtspersonal der Eisenbahnverwaltung, zum anderen durch die Ober- und Magazinarbeiter. Außerdem war die Angst vor Verlust des Arbeitsplatzes akut und gegenwärtig, da die Korporations-Arbeiter gezwungen waren zu rationalisieren. Bei etwas weniger anfallender Arbeit wurden sofort Arbeiter entlassen.

„Die Hilfsarbeiter konnten (...) eine fünfköpfige Familie nicht nach heutigen Maßstäben entsprechend ernähren, auch wenn sie den Bedarf vorwiegend aus den preiswertesten Nahrungsmitteln Kartoffeln und Brot deckten.“⁸⁴

Interessant noch die von Schildt aufgeschlüsselte Übersicht über die soziale Herkunft der Arbeiter des Eisenbahnmagazins. Die meisten Arbeiter waren vorher gelernte Handwerker (3 Oberarbeiter, 14 Magazinarbeiter und 17 Hilfsarbeiter). Die zweitgrößte Gruppe stellten ehemalige ungelernte Handarbeiter (2 Oberarbeiter, 16 Magazinarbeiter und 13 Hilfsarbeiter). An dritter Stelle kamen ehemalige Kaufleute und Gastwirte (3 Oberarbeiter und 4 Hilfsarbeiter). Vergleicht man die Zahlen, so stellt man in der Mehrzahl einen sozialen Abstieg der Arbeiter fest.⁸⁵

2. Soziale Fürsorge durch die Eisenbahn

Die soziale Bedeutung, das heißt in diesem Zusammenhang die Bedeutung eines Unternehmens für die Gesellschaft, zeigt sich neben der Sozialgliederung, also Quantität und Qualität, vor allem auch in der Fürsorge des Unternehmens für die Beschäftigten. Dazu gehören neben den Zahlungen für geleistete Arbeit (also der Lohn) auch Zahlungen im Bereich der Sozialfürsorge, also für Einrichtungen der sozialen Versorgung der Beschäftigten. Bei der Braunschweigischen Staatseisenbahn gab es eine „Unterstützungsanstalt“, die die nicht als Beamte Beschäftigten versorgte. Gemeint war das „nicht im Staatsdienst angestellte Eisenbahn=Personal, mit Einschluß der bei Neubauten beschäftigten Offizianten und Handarbeiter“.⁸⁶ Diese Absicherung der Beschäftigten, vor allem auch die nur zeitweise auf den Baustellen beschäftigten Arbeiter, war für die damalige Zeit eine herausragende Tatsache. Auf den Baustellen der anderen Länder sah die Absicherung der Arbeiter nicht immer so aus. Außerdem ist nicht zu vergessen, daß die staatliche Fürsorge erst fast 50 Jahre später einsetzte.⁸⁷

⁸⁰ Vgl. Schildt, Gerhard, Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 82.

⁸¹ Vgl. Schildt, Gerhard, Tagelöhner, Gesellen, Arbeiter, a. a. O., S. 358 ff. Die Korporation wurde 1886 auf Drängen der Preußischen Eisenbahnverwaltung aufgelöst, die direkte Kündigung ging allerdings von den Arbeitern aus.

⁸² Schildt, Gerhard, Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 83.

⁸³ Der Verdienst betrug weiterhin 2,40 bzw. 2,10 Mk pro Tag für die Ober- bzw. Magazinarbeiter. Vgl. auch Nds StaA WF 87 Neu 122.

⁸⁴ Schildt, Gerhard, Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 89.

⁸⁵ Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1886, die genauen Zahlen sind im Anhang aufgelistet. Vgl. Schildt, Gerhard, Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 90.

⁸⁶ Vgl. Betriebsresultate, a. a. O. Hieraus alle folgenden Zahlen, ausgewertet sind die Jahre 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880, 1883.

1855 waren schon 5640 Menschen Mitglieder in dieser Unterstützungsanstalt, davon 397 ständig und 5243 zeitweise. Unter letzteren waren natürlich die Tausende von Arbeitern auf den Baustellen. In diesen Jahren befand sich das Land im Eisenbahn-Bau-Boom. Der Höchststand an Mitgliedern betrug im Jahre 1870 sogar 8060 Mitglieder, 1351 ständige und 6709 zeitweilige.⁸⁸

Die Bedeutung dieser Kasse wird auch durch das Volumen ihrer Einnahmen deutlich. 1883 waren dies 109803 Mark. Davon wurden 1428 Mitgliedern Krankengeld gezahlt, 51 Sterbegeld, 146 Pensionen wurden ausgezahlt und 312 Witwen und Waisen unterstützt; d. h. fast 2000 Menschen kamen in den Genuß von Zahlungen.

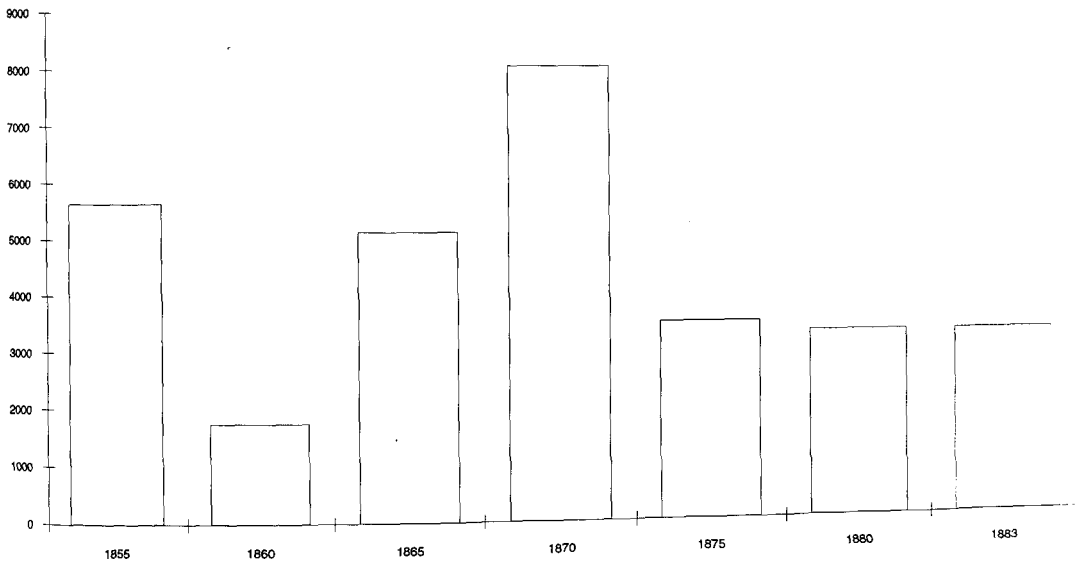


Diagramm 4:

Die Mitgliederzahlen zwischen 1855 und 1883⁸⁹

Wie groß die Bedeutung dieser Kasse war, wird auch durch den Vergleich mit anderen Betriebskrankenkassen in Braunschweig 23 Jahre später deutlich, im Jahre 1906. Die Krankenkasse der Firma

Voigtländer hatte	339,
Braunschweiger Maschinenbau Anstalt	379,
Grimme, Natalis & Co.	302,
Wilke-Werke	317,
Jute-Weberei Concordia ⁹⁰	2131 Mitglieder,

um nur einige Beispiele zu nennen.⁹¹

⁸⁷ Erst ab 1883 setzten die unter Bismarck erlassenen Sozialgesetze ein und damit zum ersten Mal eine soziale Fürsorge auf Reichsebene.

⁸⁸ Vgl. dazu: 1870 waren bei der Staatsbahn laut Betriebsresultaten 4122,1 Beschäftigte im Vertrag. Vgl. Betriebsresultate, a. a. O.

⁸⁹ Vgl. Betriebsresultate, a. a. O.

⁹⁰ Die „Concordia“, die hier gemeint gewesen ist, war die Betriebskrankenkasse der beiden Fabriken der AG für Jute- und Flachsindustrie in der Spinnerstraße in Braunschweig und in Vechelde.

⁹¹ Dazu kommen noch die privaten Eisenbahngesellschaften. Die Braunschweigische Landes Eisenbahn hatte 345 Mitglieder, die Braunschweig Schöninger Eisenbahngesellschaft 263 Mitglieder im Jahre 1906. Vgl. Die Stadt Braunschweig in der Statistik in der Zeit vom 1. April 1906 bis 31. März 1911, hrsg. v. Stadtmagistrat Braunschweig, Braunschweig 1912, S. 484 ff.

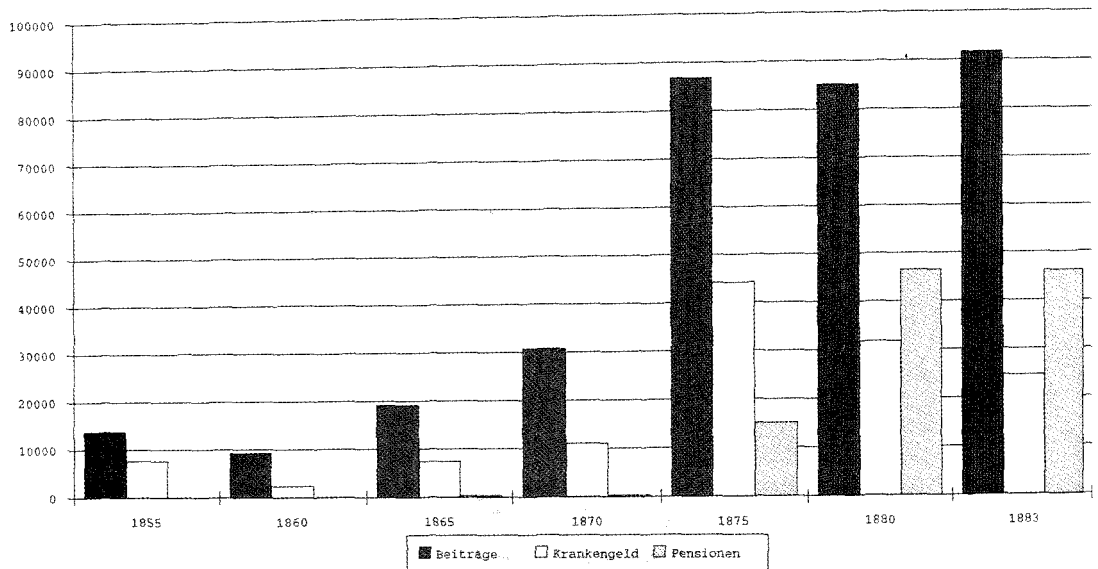


Diagramm 5:

Die Beiträge und Zahlungen der Unterstützungsanstalt zwischen 1855 und 1883 in Thlr/Mrk⁹²

Die Unterstützungskasse der Braunschweigischen Staatsbahn galt allgemein als richtungsweisend und beispielhaft. Dies war mit Sicherheit auch ein Grund dafür, daß im Herzogtum Braunschweig im Bereich der Eisenbahn keine schweren Arbeitskämpfe zu verzeichnen gewesen sind, weder auf den Eisenbahnbaustellen noch in den Betrieben.

In diesem Zusammenhang sei auch noch auf ein anderes specificum der Braunschweigischen Staatseisenbahn hingewiesen:

die Eisenbahn-Badeanstalt vor dem Bruchthore, am westlichen Okerarm.⁹³

Angesichts der Cholera-Epidemien 1850/1855⁹⁴ und den epidemischen Krankheiten in den 1870er und 1880er Jahren waren Fragen der Hygiene in den Kreisen des Bürgertums von großer Bedeutung. Da Krankheiten sich auch von den Elendsquartieren auf Bürgerkreise ausbreiten konnten, kamen Interesse und Engagement für Arbeiterwohnungen und -leben im Bürgertum in Mode.⁹⁵ So forderte Dr. Rudolf Blasius in seinem Vortrag zur ersten Versammlung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege im Jahre 1877:

*„Wie viel Arbeitskraft und Kapital könnte durch Verhütung einer großen Anzahl von schlechter Hautpflege herrührender Krankheiten gespart werden, wenn man allen Bewohnern unserer Stadt das Baden während des gesamten Jahres ermöglichte.“*⁹⁶

Ein Vorstandsmitglied dieses Vereins war übrigens der Bahndirektor Wilhelm Clauss, Förderer u. a. von Heinrich Büssing. Die Braunschweigische Staatseisenbahn reagierte schon erstaunlich früh auf Fragen der Hygiene. Schon in den 1850er Jahren wurde die ursprüngliche Militär-Badeanstalt umbenannt und für die Benutzung

⁹² Vgl. Betriebsresultate, a. a. O.

⁹³ Vgl. z. B. Blasius, Rudolf, Clauss, Wilhelm, Landauer, J. (Hrsg.), Die Stadt Braunschweig in hygienischer Beziehung, Festschrift für die Teilnehmer der XVI. Versammlung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege, Braunschweig, Joh. Heinr. Meyer, 1890, S. 226.

⁹⁴ Vgl. Reck, Friedrich, Über die Gesundheitsverhältnisse der Stadt Braunschweig in den Jahren 1864 — 1873 und die Verbreitung der Cholera daselbst 1850 und 1855, Braunschweig o. J. [1874].

⁹⁵ Siehe die Gründung der Braunschweiger AG zum Bau von Arbeiterwohnungen, Braunschweiger Bau-Genossenschaft etc. Vgl. Seite 66 ff.

⁹⁶ Landauer, J., Badeanstalten, in: Blasius, Rudolf u. a., Die Stadt Braunschweig in hygienischer..., a. a. O., S. 224.

durch Beamte und Arbeiter der Staatsbahn freigegeben. Erstaunlich für die damalige Zeit war die Möglichkeit des Badens für Beamte und Arbeiter gleichermaßen. Auch Angehörige der Beamten und Arbeiter konnten in dieses Bad — allerdings nur, wenn sie männlichen Geschlechts waren. Frauen war der Zutritt verboten.⁹⁷

Die Bedeutung der Eisenbahn-Badeanstalt wird auch deutlich, wenn man die Preise der anderen Bademöglichkeiten, z. B. des „Volks-Brausebades“ in der Ferdinandstraße, betrachtet. Ein Brausebad inklusive eines Stückes Seife und Benutzung eines Badetuches kostete 1890 ganze 10 Pfennige. Geduscht werden durfte, inkl. Aus- und Anziehen, nur 20 Minuten lang. Ein Wannenbad kostete 25 Pfennige. Für das Brausebad mußte ein Arbeiter also mehr als die Hälfte eines Stundenlohnes ausgeben, für ein Wannenbad mehr als das Doppelte. Die Möglichkeiten, sich mit warmem Wasser zu waschen, waren anderweitig äußerst gering.⁹⁸

III. Die Entwicklung der Gesellschaft im 19. Jahrhundert

A. Bevölkerungsentwicklung

Schon im ausgehenden 18. Jahrhundert ist eine deutliche Zunahme der Bevölkerung festzustellen. Dieses Bevölkerungswachstum verursachte eine zunehmende Mobilisierung der Menschen. Ausdruck dieser Entwicklung war eine Wanderungsbewegung auf der einen Seite ins Ausland und auf der anderen Seite in die Städte als Produktionszentren der Region. Eine überdurchschnittliche Zuzugsbewegung in die Stadt Braunschweig ist schon für diesen Zeitraum festzustellen. Dabei zeigt es sich, daß in erster Linie Menschen aus den unteren Gesellschaftsschichten in die Stadt zogen und dort auch nur im besten Fall diesen gesellschaftlichen Standard hielten. Da sie in der Regel unqualifizierte Arbeiten in der Landwirtschaft ausführten, blieb ihnen in der Stadt lediglich die Hoffnung auf Arbeiten als Handlanger oder in den sich langsam formierenden Manufakturen. In den meisten Fällen vollzog sich dadurch ein gesellschaftlicher Abstieg.⁹⁹

Im Vergleich zum 19. Jahrhundert ist die genannte Bevölkerungsbewegung aber eher von geringerer Bedeutung. Mit Beendigung der Befreiungskriege von der Napoleonischen Besatzung, also in den Jahren ab 1810/20 und vor allem in der Folgezeit ist eine erhebliche Zunahme der Bevölkerung festzustellen. Vor allem auf dem Land kommt es zu eklatantem Mangel an Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten. Zusätzlich dazu war der Standard in der Produktion sehr gering, Arbeitsproduktivität und Effizienz waren zu niedrig um die Masse der Menschen ausreichend zu versorgen. Wirtschaftliche Not, Hunger und Elend ließen die Menschen nach Auswegen suchen. Diese Auswege waren wiederum und verstärkt Auswanderung vor allem nach Übersee und Zuzug in die Städte.

Die Zahlen für die Bevölkerungszunahme waren deutlich: 1831 zählte die Stadt Braunschweig 35 340 Einwohner, 1855 waren es schon 38 397 und 1867 bereits 50 396 Menschen. Das ist eine Zunahme von ca. 43 % in 36 Jahren. Bis zum Jahr 1900 stieg die Zahl um weitere 154 % auf 128 226 Personen. Die Bevölkerung nahm also zwischen 1831 und 1900 um 263 % zu.¹⁰⁰

⁹⁷ Landauer, J., Badeanstalten, a. a. O., S. 226.

⁹⁸ Vgl. Zu den Wohnverhältnissen eines großen Teils der Arbeiter siehe Seite 57 ff.

⁹⁹ Vgl. z. B. Penner, Theodor, Bevölkerungsgeschichtliche Probleme der Land-Stadt-Wanderung, untersucht an der ländlichen Abwanderung in die Städte Braunschweig und Wolfenbüttel um die Mitte des 18. Jahrhunderts, in: Braunschweigisches Magazin, Bd. 37, 1956, S. 121.

¹⁰⁰ Vgl. Schildt, Gerhard, Das Wachstum der Braunschweiger Bevölkerung im 19. Jahrhundert, in: Braunschweig 1031 Braunschweig 1981, hrsg. v. Spies, Gerd, [Braunschweig 1981], S. 205 ff.

Tabelle 4: Bevölkerungswachstum im Vergleich:

	Stadt Braunschweig		Herzogtum Braunschweig	
	total	Zunahme in %	total	Zunahme in %
1831	35 340		245 798	
1855	38 397	8,7	269 213	9,5
1867	50 396	42,6	302 801	23,2

Die Städte zogen die Menschen des Biedermeier an, da dort nicht nur Hoffnung auf Arbeitsmöglichkeiten beim Handwerk bestanden. Die Städte waren durch die Eisenbahn, also ab 1838 im Falle Braunschweigs, erreichbar geworden — die Eisenbahn bot auch der sich entwickelnden und durch sie ermöglichten Industrialisierung die geeigneten Ansiedlungsvoraussetzungen. Dadurch entstanden durch die Eisenbahn und an ihr Städte als Produktionszentren. Diese Arbeitsplätze zogen die Menschen an. Die Stadt Braunschweig gehörte auch zu diesen Zentren.¹⁰¹

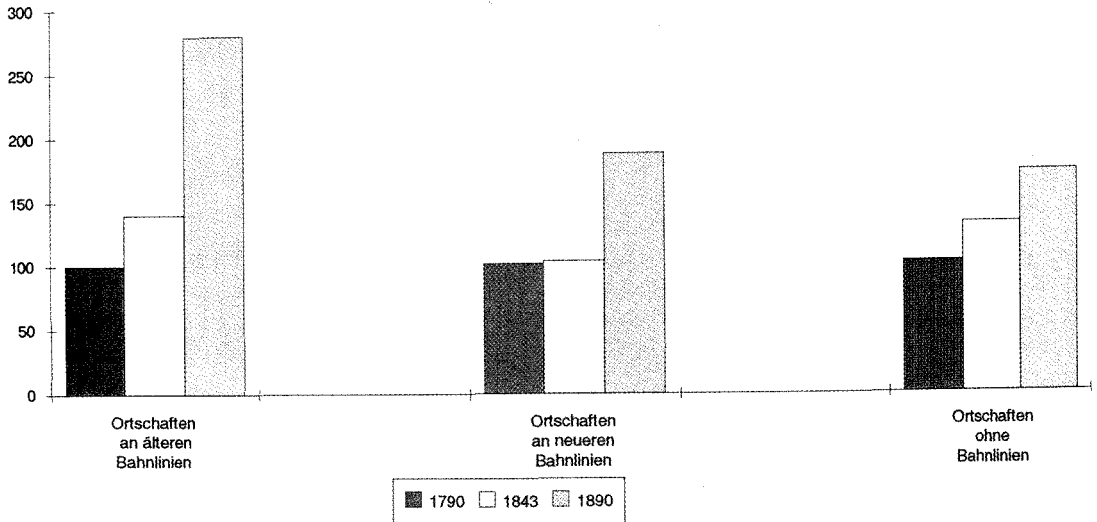


Diagramm 6:

Der Einfluß der Eisenbahn auf die Bevölkerungszunahme in Braunschweig (in %) ¹⁰²

Im Zusammenhang mit der Industrialisierung ermöglichte die Eisenbahn auch eine andere Entwicklung. Mit der erschwinglichen Mobilität durch die Eisenbahn entwickelte sich auch die Gruppe der Pendler, das heißt der Arbeiter, die selbst große Strecken zurücklegten, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen.

Unter den Pendlern nach Braunschweig war die Zahl derer, die im Bereich des Baugewerbes arbeiteten, mit 224 Maurern und 4 Angestellten am stärksten vertreten. Es folgten die Arbeitnehmer im Bereich des Maschinen-, Werkzeug-, Instrumenten- und Apparatebaus mit 160 Arbeitern und 4 Angestellten. Die Eisenbahn selbst ist mit 93, Zimmerer mit 91 Arbeitern angegeben. Mit Abstand folgen Arbeiter der Tischlerei und Parkettfabrikation mit je 66 und die Landwirtschaft/Zucht von Nutztieren etc. mit 63 Arbeitern.¹⁰³ Insgesamt sind in dieser Statistik des Herzogtums 1587 Pendler aufgeführt, davon 1415 Männer (davon 399 ledige) und 172 Frauen (davon 98 ledige). Der Anteil lediger Frauen an den Pendlern ist größer als der der ledigen Männer, es stehen 56,98 % ledige Frauen gegen 28,20 % ledige Männer.

Zahlen für das Herzogtum aus: Kraus, Antje, Quellen zur Bevölkerungsstatistik Deutschlands 1815 — 1875, in: Quellen zur Bevölkerungs-, Sozial- und Wirtschaftsstatistik Deutschlands 1815 — 1875, hrsg. v. Kröllmann, Wolfgang, Boppard a. Rhein, Boldt, 1980, S. 46.

¹⁰¹ Vgl. Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Heft 19, Braunschweig 1905, S. 10 ff; vgl. auch Pollmann, Birgitt, Wirtschaftliche Entwicklung des Landes Braunschweig, a. a. O., S. 90 ff; Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Heft 17, Braunschweig 1903, S. 38 ff; Ergebnisse der Berufs- und Gewerbebeziehung vom 1. 12. 1871, Heft 2, 1871; vom 14. Juni 1895, Heft 13, 1898; Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Heft 12, Braunschweig 1895.

¹⁰² Vgl. Statistisches Bureau des Herzoglichen Staatsministeriums (Hrsg.), Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Braunschweig 1903, S. 37 ff.

¹⁰³ Vgl. Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweigs, 1905, a. a. O., S. 134 ff. Allerdings erscheinen die für die Beschäftigten der Zuckerrüben- und Konservenindustrie angegebenen Zahlen mit 51 Arbeitern und 4 Arbeiterinnen bzw. 15 Arbeitern und 15 Arbeiterinnen zu gering.

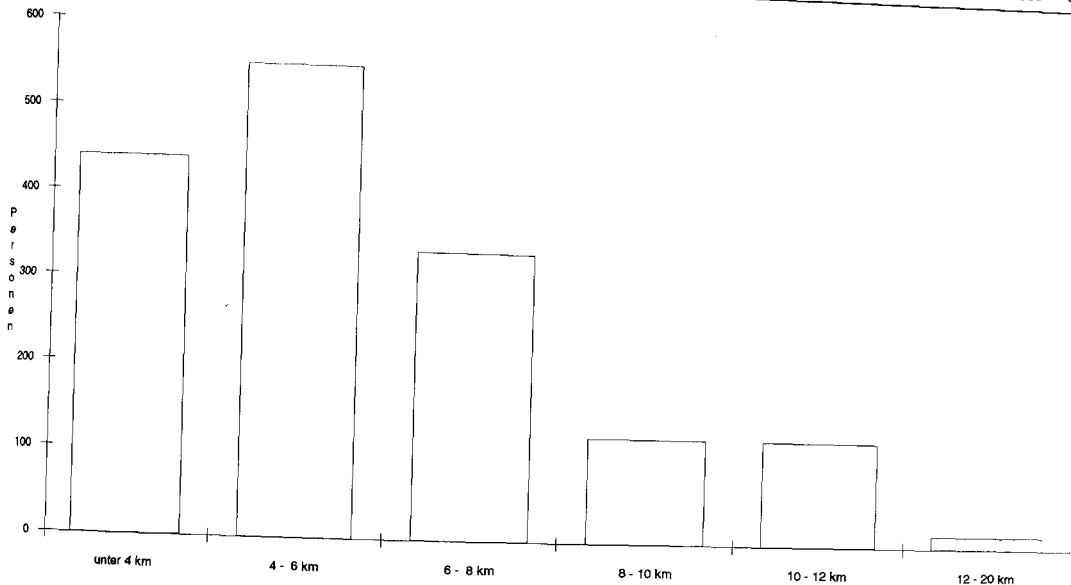


Diagramm 7:

Um 1900 pendelten (Arbeitsort Braunschweig, Wohnort außerhalb)¹⁰⁴

Die Zahl der Pendler erscheint uns heute gering, es ist aber zu bedenken, daß diese rund 1 600 Personen ohne PKW und Straßenbahn/Bus in der Regel zu Fuß oder eben mit der Eisenbahn zur Arbeit kamen. Dies geschah bei einem Arbeitstag von in der Regel 10 Stunden und mehr.

Darüber hinaus gab es eine große Anzahl von Menschen, die in den Industriezentren arbeiteten und nur an den Wochenenden, einmal im Monat oder aber auch nur in den Wintermonaten zu ihren Familien konnten. So hat Ackermann für den Großraum Frankfurt¹⁰⁵ festgestellt, daß in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts Arbeiter aus Landgemeinden über eine Strecke von 20 km Länge zur Arbeit nach Frankfurt und Offenbach fuhren. Nach den Ermittlungen der Badischen Fabrikinspektion wohnten um 1890 sogar 11,8 % aller in Mannheim beschäftigten Arbeiter in einer Entfernung von mehr als 10 Kilometer von ihrem Arbeitsplatz.¹⁰⁶

Dies gilt ebenso für das Herzogtum Braunschweig. Hier waren z. B. in der Konservenindustrie nicht gerade wenig Polinnen beschäftigt, die außerhalb der Konservenkampagne in der Landwirtschaft im braunschweiger Umfeld arbeiteten und deren Männer meist im Helmstädter Raum bei den Braunschweigischen Kohlebergwerken (BKB) ihr Geld verdienten.¹⁰⁷

Herauszustreichen ist hierbei aber nochmals, daß diese ungeheuren Verschiebungen in der Gesellschaft, diese „Umschichtung“ in die Ballungszentren, ohne die Eisenbahn nicht, vor allem nicht in diesen Ausmaßen, denkbar gewesen wäre. Das Wachstum der Städte ist nicht nur ein Phänomen des 19. Jahrhunderts, aber in dieser Zeit sind die Städte förmlich explodiert. Aus den Statistiken des Herzogtums ist klar abzulesen, daß Ortschaften an den Bahnlinien erheblich schneller wuchsen, als andere. Dies gilt nicht nur, wie gezeigt, für die Stadt Braunschweig.

¹⁰⁴ Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweigs, 1905, a. a. O., S. 58.

¹⁰⁵ Ackermann, J. G., Die Entwicklung und berufliche Gliederung der Bevölkerung im nördlichen Starkenberg in den letzten 150 Jahren, Diss., Gießen 1932, S. 61.

¹⁰⁶ Vgl. Blaich, Fritz, Der Einfluß der Eisenbahnpolitik auf die Struktur der Arbeitsmärkte im Zeitalter der Industrialisierung, in: Kellenbenz, Hermann (Hrsg.), Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt, München, Oldenbourg, 1974, S. 105.

¹⁰⁷ Vgl. z. B. Bettgenhacuser, Richard, Die Industrien des Herzogtums Braunschweig, a. a. O., S. 14.

Die Eisenbahn war also der Auslöser für diese Entwicklung und ebenso der Transporteur dieser „flexibleren“ Menschen. Hier ist der Anfangspunkt der Entwicklung zur mobilen Gesellschaft, ein Phänomen, das uns ja auch gerade heute nicht unbekannt ist.

B. Die soziale Lage Mitte des 19. Jahrhunderts

Die Gesellschaft veränderte sich nicht nur in Bezug auf ihre Quantität, sie veränderte sich auch aus den dargelegten Gründen erst recht und nachhaltig in ihrer inneren Struktur.

Eine Verstärkung der wirtschaftlichen Not im Herzogtum Braunschweig in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte auch durch die Maßnahmen Herzog Karls II. In diesem Zusammenhang sind die Einsparungen beim Bergbau, den Chausseebauten und in den staatlichen Forsten zu nennen. Diese Maßnahmen waren überall dort überaus bedeutend, da der Staat das Beschäftigungsmonopol besaß. Dies machte sich vor allem im Harz bemerkbar.¹⁰⁸

1830 kam eine Mißernte hinzu. Der Getreidepreis stieg über 21 % auf eine Höhe, die um 53 % über dem ohnehin schon hohen Frühjahrspreis lag.¹⁰⁹ Die Sprengkraft der sozialen Not zeigte sich nicht zuletzt im Brand des Residenzschlosses in Braunschweig während der Revolutionsereignisse 1830.¹¹⁰

Schwere Unruhen gab es auch im Zorger Bergbaurevier. Auslöser war hier der schwelende Konflikt zwischen den Bergleuten und dem Bergmeister Eichholz von der Oberhütteninspektion Zorge. Die Spannungen wurden verschärft durch die Untersuchungen der Bergbehörde nicht gegen den Bergmeister, sondern gegen die Beschwerdeführer. Die Beschwerden wurden als irrelevant abgetan.¹¹¹ Die sich noch zusehends verschlechternde ökonomische Situation im gesamten Harz ließ die Bewohner sich solidarisieren. Die Einsparungen des Herzogs fielen in diese brisante Zeit. Um einen Aufstand zu verhindern sollten, so bat die Berg- und Hütteninspektion im September 1830, umgehend Verdienstmöglichkeiten geschaffen werden.¹¹² Die Situation verschärfte sich immer mehr, es erfolgten Übergriffe auf Zoll- und Steuerbeamte, eine Zollschranke wurde als Symbol für die ökonomische Unterdrückung demoliert.¹¹³

Soldaten wurden eingesetzt. Sie stellten „*Ruhe und Ordnung*“ wieder her. Gegen die sogenannten Rädelsführer wurde eine Untersuchung eingeleitet und 35 Personen wurden vor Gericht gestellt.¹¹⁴

Protestaktionen wie die geschilderte zogen sich über das gesamte Herzogtum. Bedingt durch die wirtschaftliche Situation, Hunger und Not, befand sich das Gros der Bevölkerung eher in einem sozialen Abstieg. Es gab wenig Arbeit bei zu vielen Menschen.

Die Eisenbahn und die durch sie ermöglichte und forcierte Industrielle Revolution schufen Arbeitsplätze. Diese Arbeitsplätze waren in erster Linie auf den Baustellen für das neue Transportmittel Eisenbahn, auf denen, wie schon gezeigt, hunderte bis tausende Menschen Lohn und Brot fanden. Arbeitsplätze gab es jetzt aber auch bei der Bahn selbst, beim Betriebspersonal, in den Werkstätten. Auf den Baustellen brauchte man Handlanger und ungelernte Arbeiter. In den Werkstätten dagegen waren eher angelernte Arbeiter, d. h. ehemalige Gesellen und Handwerksmeister gefragt.

¹⁰⁸ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, *Protest und Repression im Vormärz, Norddeutschland zwischen Restauration und Revolution*, Göttingen, Vandenhoeck, 1983, S. 51.

¹⁰⁹ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, *Protest und Repression*, a. a. O., S. 52; vgl. auch Schildt, Gerhard, *Aufbruch aus der Behaglichkeit, Deutschland im Biedermeier*, Braunschweig, Westermann, 1989, S. 67 ff.

¹¹⁰ Eine ausführliche Diskussion der Revolutionsereignisse bzw. der Ursachen kann an dieser Stelle natürlich nicht erfolgen.

¹¹¹ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, *Protest und Repression*, a. a. O., S. 19 ff.

¹¹² Vgl. Nds. StaA WF 12 A Neu Fb 2 II B3.

¹¹³ Sie forderte als Sofortmaßnahme 1000 Taler zur Arbeitsbeschaffung. Vgl. Nds. StaA WF 12 A Neu Fb 2 II B3, dazu 50 Neu Fb 117874, 12 A Neu Fb 2 II B 10.

¹¹⁴ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, *Protest und Repression*, a. a. O., S. 59 ff.

¹¹⁵ Im Ort war auf dem Höhepunkt der Unruhen mehr als ein Drittel der Bevölkerung direkt an den Protestaktionen beteiligt gewesen. Vgl. Husung, Hans-Gerhard, *Protest und Repression*, a. a. O., S. 59. Für diese Region schuf die Eisenbahn neue Arbeit, man kann schon sagen auch Überleben. Durch die Aufträge für die Staatsbahn erlebte die Eisen- und Hüttenindustrie eine neue Blüte, wenn auch nur für kurze Dauer.

Die Sozialstruktur Braunschweigs veränderte sich grundlegend. Betrug der Anteil von ungelerten und ange-
lernten Arbeitern, Tagelöhnern und Handwerkern ohne Meistertitel 1835/36 etwa 41 %, so wurden dies 1854/55
schon 52 %. Im Jahr 1874/75 waren dies sogar schon 73 % der männlichen Bevölkerung. Dabei stieg der Anteil
der Handwerker ohne Meistertitel bzw. der Facharbeiter von 18 auf 43 % der männlichen Bevölkerung, die Zahl
der ungelerten Arbeiter von 15 auf 23 % in den genannten Jahren.¹¹⁵ Hier zeigt sich die neue Schicht, die sich
durch die Industrialisierung herausbildete.

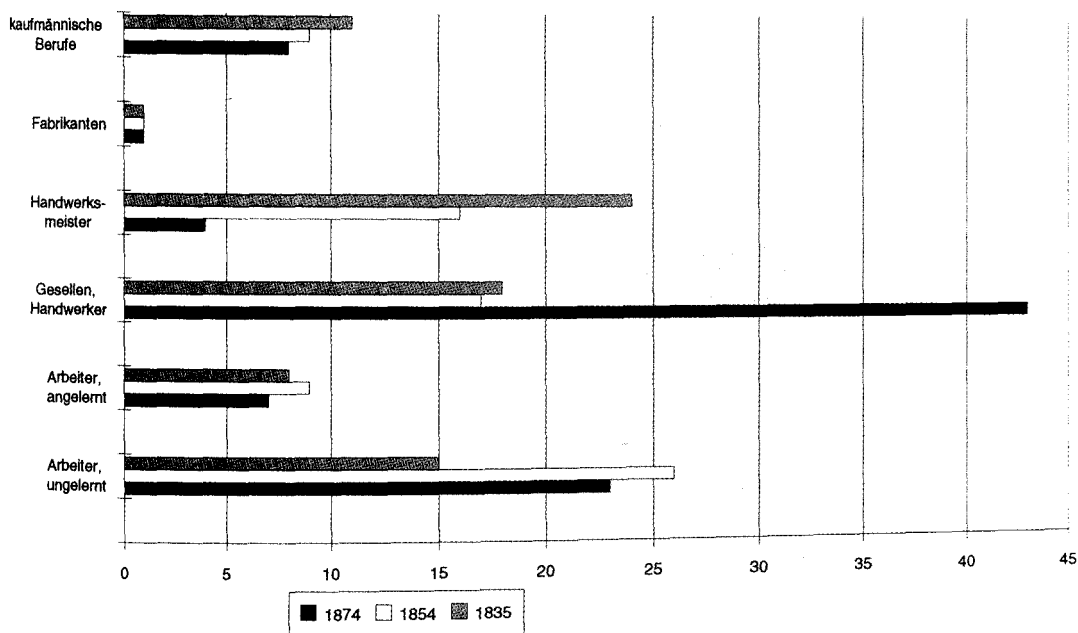


Diagramm 8:

Die Sozialstruktur Braunschweigs im Wandel¹¹⁶

Eine andere gravierende Veränderung, die in dem Diagramm deutlich wird, zeigte sich in der veränderten Zahl der Handwerksmeister. Im Gegensatz zu Abmann und Stavenhagen¹¹⁷ bzw. Stavenhagen und Schmidt¹¹⁸ arbeitete Schildt¹¹⁹ eine erhebliche Abnahme der Zahl der Handwerksmeister im prozentualen Verhältnis zu der männlichen arbeitenden Bevölkerung heraus. Der Anteil sank von 24 im Jahre 1835/36 über 16 im Jahre 1854/55 auf nur 4 im Jahre 1874/76. Abmann und Stavenhagen haben darüber hinaus auf den Kaufkraftschwund hingewiesen, der die soziale Lage der Meister noch weiter verschlechtern ließ. Nach deren Untersuchung stieg zwar das durchschnittliche Nominaleinkommen z. B. in Wolfenbüttel um 26,6 % von 1825 auf 1855, das Realeinkommen sank dagegen um 22,4 %.

¹¹⁵ Die Zahlen sind von Gerhard Schildt übernommen. Vgl. Schildt, Gerhard, Das Wachstum der Braunschweiger Bevölkerung im 19. Jahrhundert, in: Brunswiek 1031 Braunschweig 1981, hrsg. v. Spies, Gerd, Braunschweig 1981, S. 213 ff. Die Zahlen für Braunschweig ändern sich in den folgenden Jahrzehnten noch einmal erheblich, als z. B., wie im Folgenden noch aufgeführt, eine große Anzahl von Beamten durch die Eisenbahn beschäftigt wurden, eine Entwicklung, die in den 1880er Jahren sich vollzieht.

¹¹⁶ Vgl. Schildt, Gerhard, Das Wachstum der Braunschweiger Bevölkerung, a. a. O., S. 213 f.

¹¹⁷ Abmann, Klaus, Stavenhagen, Gerhard, Handwerkereinkommen am Vorabend der industriellen Revolution, Materialien aus dem Raum Braunschweig — Wolfenbüttel, Göttingen, Otto Schwartz, 1969.

¹¹⁸ Stavenhagen, Gerhard, Schmidt, Karl Heinz, Die Industrialisierung und ihre handwerksfördernden Kräfte in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Neues Archiv für Niedersachsen, 19 (1970), S. 38 — 61, 168 — 180.

¹¹⁹ Schildt, Gerhard, Das Wachstum der Braunschweiger Bevölkerung, a. a. O., S. 213 f; ders., Tagelöhner, Gesellen, Arbeiter, a. a. O., S. 160 ff.

Tabelle 5:

Die Einkommenssituation im Verhältnis zu anderen Wirtschaftsgruppen 1855 in Wolfenbüttel:¹²⁰

Wirtschaftsgruppen	durchschnittliches Jahreseinkommen		Veränderungen gegenüber den Einkommen 1825 = 100	
	in Rthlr.	in kg Roggen	Nominal	Real
Handwerksmeister	227,6	3 329	+26,6	—22,4
Handwerksgesellen	93,5	1 368	—10,9	—45,2
Handel	580,3	8 487	+46,7	—10,1
Gaststätten	474,2	6 935	+64,7	+0,9
Fuhrleute	122,2	1 787	—38,4	—56,2
Gärtner	164,4	2 404	—20,5	—51,2

Zu beachten an dieser Aufstellung ist der beachtliche Reallohnschwund der Handwerksmeister. Doch noch gravierender waren die Lohnneinbußen der Gesellen (45,2 % Reallohnschwund, also fast die Hälfte des Lohnes). Darüber hinaus aber standen Fuhrleute und Gärtner in Wolfenbüttel an der Spitze der Lohnneinbußen mit 56,2 bzw. 51,2 %. Bei den Fuhrleuten war der Nominallohnschwund mit Sicherheit auf die schlechtere Auftragslage durch die Eisenbahn ausgelöst.

Die vorliegenden Zahlen, die in der Tendenz auch für Braunschweig zutreffen, untermauern noch einmal den sozialen Abstieg vieler Handwerksmeister, Gesellen und auch anderer Wirtschaftszweige, wie z. B. der Fuhrleute. Gerade an den wirtschaftlichen Problemen der letzteren war speziell die Eisenbahn in nicht geringem Maße beteiligt.

1. Arbeiterschaft

Wie dargestellt, war durch die Industrielle Revolution die Klasse der Arbeiter entstanden. Die Verdienste dieser Menschen sahen z. B. im Harz folgendermaßen aus:

Tabelle 6: Verdienste und Ausgaben einer Arbeiterfamilie im Harz:¹²¹

Schicht 5 — 19 Uhr à Tag 18 Sgr.

Schicht 6 — 18 Uhr à Tag 16 Sgr.

Schicht 7 — 15 Uhr à Tag 14 Sgr.

Dagegen stand der Bedarf eines Familienvaters mit 3 Kindern für je 14 Tage:

täglich	1 1/2 Himpten Roggen	3 Thlr.	jährlich	Miete	12 Thlr.
	3 Pfd Butter	1 Thlr 6 Sgr.		Feuerholz	10 Thlr.
	Kaffee, Öl, Salz, Essig	1 Thlr., 15 Sgr.		Landpacht	10 Thlr.
	Fleisch (Schwein)	1 Thlr.		Kleidungsstücke	20 Thlr.
	Schnaps oder Bier	8 Pf.		Schuhe	16 Thlr.
				Schulgeld für 2 Kinder	3 Thlr. 10 Sgr.
				Gemeinde- und herr-	
				schaftliche Gelder	1 Thlr. 15 Sgr.

¹²⁰ Abmann, Klaus, Stavenhagen, Gerhard, Handwerkereinkommen am Vorabend der industriellen Revolution, a. a. O., S. 33.
¹²¹ Aus einem Brief des ADAV (Allgemeinen Deutschen Arbeiterverein) Harlingerode an Wilhelm Bracke, veröffentlicht im „Social-Demokrat“, Nr. 136, 17. 11. 1867. Vgl. auch Eckert, Georg, 100 Jahre Sozialdemokratie, a. a. O., S. 83.

Gegen einen Verdienst von 7 Talern 6 Sgr. alle 14 Tage standen Ausgaben von 7 Talern alle 14 Tage, dazu die jährlichen Ausgaben auf 14 Tage umgerechnet ergeben 3 Thaler 1 Silbergröschen alle 14 Tage. Das heißt, es fehlte Geld in der Kasse für die nötigsten Ausgaben. Auch in der Folgezeit verbesserte sich die Situation der Arbeiterschaft nicht im Geringsten, auch wenn Lohnerhöhungen erfochten werden konnten. Vor allem die großen Krisen 1871, in den 1880er Jahren und in der Folgezeit hinterließen ihre Auswirkungen gerade bei der unteren Bevölkerungsschicht.

Viele der Arbeiter, vor allem die saisonal beschäftigten (Landwirtschaft, Zucker-, Konservenindustrie, Baugewerke), konnten auf kein regelmäßiges und sicheres Einkommen fußen. Und selbst bei Arbeiterfamilien mit regelmäßigem Einkommen war der Mangel an der Tagesordnung. So verdienten Konservenarbeiterinnen 1907 bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von durchschnittlich 59,9 Stunden ganze 10,74 Mk., ein ungelernter Arbeiter in der Metallindustrie in der gleichen Zeit 19,49 Mark und ein Dreher, also ein Facharbeiter, in ca. 56 Stunden immerhin 26,50 Mark. Das ergibt einen Stundenlohn von 17,93 Pfennig für eine Konservenarbeiterin, 34,87 Pfennig für einen Ungelernten und 47,32 Pfennig für einen Dreher.

Die Lebensmittelpreise sahen für das Jahr 1907/08 folgendermaßen aus:¹²²

1 kg Weizenmehl	0,37 Mark
1 kg Linsen	0,49 Mark
1 kg Speisekartoffeln	0,08 Mark
1 kg Schweinefleisch	1,38 Mark
1 kg Butter	2,55 Mark

Im selben Jahr, 1907, belief sich die durchschnittliche Jahresmiete auf:¹²³

Konservenarbeiterinnen	3,1 Zimmer	151,91 Mark
ungelernter Metallarbeiter	3,8 Zimmer	191,27 Mark
Dreher	4,1 Zimmer	218,30 Mark

In den Fabriken waren die Arbeiter durch den Produktionsablauf nicht nur einer starken Disziplinierung unterworfen. Die Arbeitsbedingungen waren bedingt durch den Zeittakt der Maschinen und die harte Arbeit eine starke Belastung. Dazu kamen die z. T. sehr harten und strikt auf Disziplinierung ausgelegten Arbeitsordnungen in den Fabriken¹²⁴, inklusive Fabriksirene und Strafkatalog. Zwar wurden von einigen Fabrikbesitzern auch Werkswohnungen gebaut und Kranken- und Rentenkassen eingerichtet, doch im Allgemeinen waren die

¹²² Vgl. Vierter Vierteljahresbericht der städtischen Statistischen Stelle zu Braunschweig, die Zeit vom 1. April 1907 bis 31. März 1908 umfassend, Braunschweig 1908; nach Bajohr, Stefan, Das bittere Los der kleinen Leute, Protokolle über den Alltag Braunschweiger Arbeiterinnen und Arbeiter 1900 — 1933, Köln, Bund-Verlag, 1984, S. 130.

¹²³ Vgl. Jahresbericht des Arbeitersecretariats 1906/07, S. 142 f.

Tabelle 6: Es arbeiteten 1907 (Stunde:Minute:Sekunde)

für	Konservenarbeiterinnen	ungelernte Arbeiter	Dreher
1 kg Weizenmehl	2:03:57	1:03:31	0:46:52
1 kg Linsen	2:44:09	1:24:07	1:02:04
1 kg Kartoffeln	0:26:48	0:13:44	0:10:08
1 kg Schweinefleisch	7:42:18	3:56:54	2:54:48
1 kg Butter	14:14:15	7:17:45	5:23:00
1 Monatsmiete	70:41:60	45:36:22	38:24:04

Vgl. Bajohr, Stefan, Vom bitteren Los der kleinen Leute a. a. O., S. 132.

¹²⁴ „A1: Jeder Arbeiter muß treu und unbedingt folgsam sein, sich in und außerhalb der Fabrik anständig betragen, pünktlich die Arbeitsstunden halten und durch seinen Fleiß beweisen, daß er die Absicht hat, zum Nutzen der Fabrik zu arbeiten. Wer dies befolgt, hat zu erwarten, daß dem Werte der Arbeit nach auch sein Lohn erhöht wird. A2: Wer aus Nachlässigkeit oder bösen Willen sich vergeht wird bestraft“. Auszug aus einer Fabrikordnung 1838, Reglement für die Fabrikarbeiter. Flohr, Bernd, Arbeiter nach Maß. Die Disziplinierung der Fabrikarbeiterschaft während der Industrialisierung Deutschlands im Spiegel von Arbeitsordnungen, Frankfurt, New York, Campus-Verlag, 1981, S. 92.

Lebensverhältnisse sehr schlecht.¹²⁵ Viele Arbeiterfrauen waren zur Existenzsicherung gezwungen in den Fabriken mitzuarbeiten. 1895 waren 22,6 % aller Erwerbstätigen Frauen.¹²⁶

Die Wohnsituation der Arbeiter¹²⁷ war ebenso bedrückend wie die am Arbeitsplatz. 1869 berichtete die „Aktiengesellschaft für Arbeiterwohnungen“, das Gros der Wohnungen der Arbeiter *„entspricht durchaus nicht den mäßigsten Anforderungen, welche an einen gesunden Aufenthalt für Menschen gestellt werden müssen“*.¹²⁸

Meistens schliefen mehrere Personen in einem Bett. Küchen gehörten noch nicht zum Standard vieler Wohnungen. In den Straßen mit hohem Arbeiteranteil war 1892 nur jedes zweite Haus an die städtische Wasserversorgung angeschlossen. Das Brunnenwasser war wegen der vielen Senkgruben nur bedingt genießbar. Die Toilettenhäuschen standen meistens auf dem Hof.

Die hygienischen Verhältnisse zusammen mit den Wohnverhältnissen und der schlechten Ernährungslage beeinflussten die Gesundheit. Typhus und Tuberkulose, aber auch Pocken und Cholera waren im 19. Jahrhundert die Krankheiten der armen Bevölkerungsschichten.¹²⁹ Mangelnde (weil nicht mögliche) Hygiene, gepaart mit zu kleinen, zu feuchten, zu engen Räumen inklusive fehlender Wasser- und Abwassersysteme waren in der Regel die Ursache dafür. Dazu kam eine aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Leute schlechte Ernährung. Um hier Abhilfe zu schaffen, gründeten einige Unternehmer, unter ihnen Max Jüdel, Besitzer der Eisenbahn Signalbauanstalt Max Jüdel, 1887 die „Braunschweiger Baugenossenschaft“.¹³⁰

Max Jüdel war übrigens ein Mann, den die Eisenbahn reich gemacht hatte — ein Unternehmer, der zum richtigen Zeitpunkt auf dieses neue Verkehrsmittel gesetzt und für sie produziert hatte. Sein Vater hatte ihn in das in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Unternehmen des Heinrich Büssing eingekauft. Dieses Unternehmen entwickelte Sicherungsanlagen für die Eisenbahn, ihr genialer Ingenieur war eben jener Heinrich Büssing.¹³¹ Mit der Eisenbahn wuchs auch dieses Unternehmen, bis es schließlich die führende Firma Europas im Bau von Signal- und Sicherungstechnik wurde. Max Jüdel war ein typischer Unternehmer seiner Zeit, ein strenger „Patriarch“ für seine Belegschaft. Er engagierte sich nachhaltig in der neu gegründeten „Industrie- und Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig“, deren langjähriger Vorsitzender er war, und ebenso für wohltätige Zwecke. Aus diesem Grunde seine Mitwirkung bei der Baugenossenschaft und ebenso bei der Stiftung „Herzogin Elisabeth Heim“.

Zum Bau von Arbeiterwohnungen hatte es allerdings schon vorher die „Braunschweigische Aktiengesellschaft zum Bau von Arbeiterwohnungen“ gegeben.¹³² Die Generalversammlung mit der Konstituierung fand am 26.

¹²⁵ Die Arbeiter arbeiteten in den Fabriken, wohnten in den Wohnungen des Fabrikanten und mußten z. T. und häufig genug in den Läden des Fabrikanten Gebrauchsgüter und Lebensmittel kaufen. Dies war ein Grund für die Schaffung des Konsum-Vereins. Vgl. Wetzorke, Friederike, *„Im Konsum zu kaufen, war für Arbeiterfamilien selbstverständlich“*, Der Allgemeine Konsum-Verein Braunschweig 1890 — 1933, in: Schuegraf, Wolf-Dieter (Hrsg.), Braunschweigs Arbeiterschaft 1890 — 1950, Vorträge zu ihrer Geschichte, gehalten beim Arbeitskreis Andere Geschichte, hrsg. v. Stadtarchiv und Stadtbibliothek Braunschweig, Braunschweig, Waisenhaus, 1988, S. 22 ff.

¹²⁶ Vgl. Jahresberichte der Gewerbe-Aufsichtsbeamten des Herzogtums Braunschweig für das Jahr 1895, Braunschweig, 1896; Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig für das Jahr 1895, Braunschweig 1896.

¹²⁷ Ab Seite 49 werden als konkretes Beispiel die Wohn- und Lebensverhältnisse in zwei Straßen Braunschweigs dargestellt.
¹²⁸ Vgl. auch Reck, Friedrich, Über die Gesundheitsverhältnisse der Stadt Braunschweig in den Jahren 1864 — 1873 und die Verbreitung der Cholera daselbst 1850 und 1855, Braunschweig o. J. (1874).

¹²⁹ Vgl. auch Schildt, Gerhard, Die Wohnraumverknappung für die Braunschweiger Unterschichten während der Industrialisierung 1855 — 1871, in: Mazerath, Horst, (Hrsg.), Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen, Probleme des Urbanisierungsprozesses im 19. Jahrhundert, Stuttgart, Klett-Cotta, 1984.

¹³⁰ Bericht über die „Konstituierung“ der Braunschweigischen Bau-Genossenschaft in den Braunschweigischen Anzeigen No. 130, 7. Juni 1887, S. 1244. Auf der Versammlung am 5. Juni 1887 im Saale des Altstadtrathauses waren vor allem Arbeiter der Fa. Grimme, Natalis & Co., der BMA und der Signalbau-Anstalt Jüdel anwesend. In den Vorstand wurden Max Jüdel als erster Vorsitzender, Daniel Rieckelmann (Metalldehner) als zweiter Vorsitzender, Natalis als Kassierer, Georg Roettger und Friedrich Huchthausen (Schlosser) als Beisitzer gewählt.

¹³¹ Später baute er aber auch den in heutiger Zeit größten Konkurrenten der Eisenbahn — das Automobil.

¹³² Die Herzogliche Genehmigung erfolgte am 11. April 1870 — im Jahr des Deutsch-Französischen Krieges nicht zu vergessen. Gesetz- und Verordnungs-Sammlung, No. 38, 23. April 1870, S. 267 f. Der Aufruf zur Generalversammlung zwecks „Konstituierung“ und Wahl des Verwaltungsrates war unterzeichnet von Heiner Cuers, Particulier, Th. Halle, Hofseiler und Dr. Magnus, Advocat, Braunschweigische Anzeigen No. 97, 26. April 1870, Sp. 5413/14.

April 1870 statt. Für den Vorstand sind die Anzeigen zur Zeichnung von Aktien in den Braunschweigischen Anzeigen unterzeichnet von dem Fabrikanten Wittekop und F. W. Schöttler.¹³³ Der Verwaltungsrat bestand 1871 aus:

Tabelle 7: Mitglieder des Verwaltungsrates:¹³⁴

Fabrikant	Friedrich Wilhelm Schöttler
Particulier	Heinrich Cuers
Fabrikant	Hermann Wittekop
Stadtrath	Ferdinand Rittmeyer
Advocat = Anwalt	Dr. jur. Otto Magnus
Arzt	Dr. med. Fr. Reck

a) Wohnsituation der Unterschichten

Über die Wohnsituation zum Ende des 19. Jahrhunderts¹³⁵ gibt uns die Wohnungsenquete von Dr. F. Henking aus dem Jahre 1892/93 Auskunft. Anlaß waren die Epidemien in den großen Ballungszentren, vor allem Hamburg und Berlin. In dieser Enquête wurde speziell das Gebiet Ritterstraße und Klint untersucht.

Tabelle 8: In diesem Gebiet sind an Berufen aufgelistet:¹³⁶

45 Arbeiter	4 Invalide
12 Maurer	4 städtische Arme
7 Wäscherinnen	2 Klempner
6 Tischler	2 angestellte Kutscher
5 Maler	1 Fleischermeister
5 Schlosser bzw. Schmiede	1 Buchhändler
5 Dachdecker	1 Former
4 Zimmerleute	

In diesem Gebiet gab es 7 Wohnungen mit nur einem Raum (Wohn-, Schlafzimmer, Küche). Hier lebten 5 alleinstehende Frauen und 2 kinderlose Ehepaare in Räumen mit 13 bis 28 cbm Rauminhalt. Das bedeutete, bei einer rechnerischen Raumhöhe von durchschnittlich 2 Metern, eine Grundfläche von etwa 6,5 bis 14 qm. Der Preis betrug 16 bis 24 Thaler jährlich.

In 12 Fällen bestanden die Wohnungen aus 2 Räumen (1 Wohnzimmer u. 1 Schlafzimmer oder 1 Wohnzimmer und 1 Küche). 10 Wohnungen besaßen keine Küche oder Kochstelle. Sie wurden bewohnt von 23 Personen. Diese Wohnungen hatten eine Größe von 25 — 40 cbm, also eine Fläche von etwa 12,5 — 20 qm. Der Preis für diese Wohnungen betrug 20 — 36 Thaler jährlich.

In 82 Fällen gab es Wohnungen mit 3 Räumen (1 Wohnzimmer, 1 Schlafzimmer, 1 Küche oder 1/2 Küche), mit einer Größe von etwa 24 — 90 cbm, also 12 — 45 qm. Der Preis betrug hier 18 — 58 Thaler.

Der durchschnittliche Mietpreis lag bei 3 — 4 Mark, eine Beamtenwohnung kostete zur gleichen Zeit etwa 250 — 650 Mark.

In 36 Wohnungen gab es pro Kopf noch nicht einmal 10 cbm (einmal waren es 4 cbm, dreimal 5 cbm, etc.).

In 99 Wohnungen waren es pro Kopf 10 — 20 cbm. Das bedeutete 5 — 10 qm pro Person.

¹³³ Braunschweigische Anzeigen No. 110, 11. Mai 1870, Sp. 6127/28.

¹³⁴ Braunschweigisches Adreß-Buch für das Jahr 1872, Braunschweig, Joh. Heinr. Meyer, o. J. [1872], S. 136. Der Arzt Dr. Fr. Reck ist im übrigen auch der Autor des Buches über die Hygienischen Verhältnisse in Braunschweig und die Folgen der Epidemien. Vgl. die Bibliographie dieser Arbeit.

¹³⁵ Vgl. zu diesem Unterkapitel den Bericht der Wohnungsenquête von Dr. F. Henking aus dem Jahre 1892/93. Henking, E. Dr. med., Wohnungsenquête, Monatsblatt für öffentliche Gesundheitspflege 1893, Nr. 5.

¹³⁶ Henking, E., Wohnungsenquête, a. a. O.

(1) Klint

Im Klint gab es insgesamt 38 Grundstücke mit 37 Vorderhäusern und 10 bewohnten Hinterhäusern bzw. Seitengebäuden. Mitte Oktober 1892 lebten hier 733 Personen, davon 629 in Vorderhäusern und 104 in Hinterhäusern. Diese 733 Personen verteilten sich auf 177 Wohnungen, das ergibt einen Schnitt von 4,14 Personen pro Wohnung. Die Hofräume waren zwischen 5 und 10 qm groß, hier wurde auch Vieh gehalten. Die Senkgruben lagen in unmittelbarer Umgebung der Wohnungen, sie wurden meist jährlich einmal geleert, der Transport erfolgte per Handbetrieb durch den Hausflur des Vorderhauses. Diese Senkgruben entsprachen meist nicht den §§ 35 — 37 des Ortsbaustatuts, einige lagen sogar unter den Wohnräumen. Die Entleerung erfolgte meist 1 — 2 Mal pro Jahr per Handtransport durch das Vorderhaus. Die Aborte selbst waren ohne Licht und Entlüftung, die Türen nicht abschließ- oder schließbar. Hier im Klint kamen auf 10 Grundstücke je 10 — 20 Personen auf ein Abort. In 8 Fällen waren es sogar 20 — 30 Personen, die eine Toilette benutzen mußten.

Von 37 Grundstücken besaßen 23 einen Anschluß an das städtische Versorgungssystem, sprich, sie waren an das Wassernetz angeschlossen. In den angeschlossenen Häusern gab es meist eine Zapfstelle im Flur, nur in 4 Neubauten hatte man in jeder Küche einen Anschluß und einen Abfluß. Die nicht angeschlossenen Häuser bezogen das Trink- und Kochwasser aus den öffentlichen Brunnen im Klint, in der Ritter-, Magnitor- und Auguststraße, sowie aus zwei Privatbrunnen. Die Senkgruben lagen in der Regel in unmittelbarer Nähe zu den Brunnen, meist mit 4 — 8 Meter Abstand. Nach Aussagen der Bevölkerung dieser Gegend wurde zum Trinken und Kochen das Brunnenwasser genommen, da es besser schmecken würde. Die meisten Leitungen waren im übrigen aus Blei.

Im Klint beschränkte sich die Entwässerung in 21 Fällen auf ein Rinnen- bzw. Gossensystem vom Hinterhof durch den Hausflur auf die Straße, in der Regel ohne Abdeckung, selten mit Steinplatten sonst Holzbohlen. Hier floß Meteorwasser (Fäkalien ??), Spühlwasser und Jauche.

(2) Ritterstraße:

Hier lebten im Sommer 1892 auf 40 Grundstücken 637 Personen, davon 524 in 40 Vorder- und 113 in 13 Hinterhäusern. Das bedeutet bei 637 Personen in 162 Wohnungen einen Schnitt von 3,93 Personen pro Wohnung.

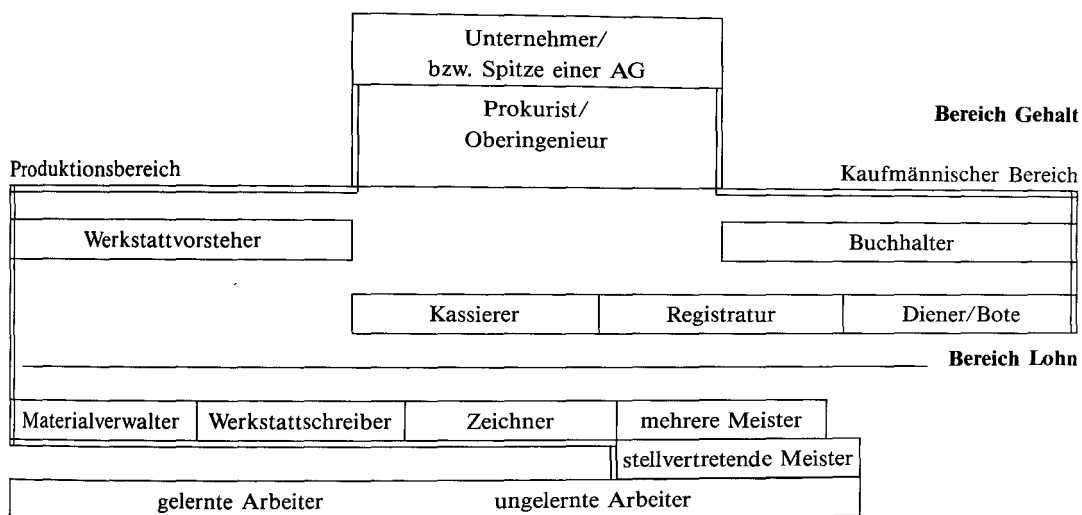
Es kamen bei 4 Grundstücken auf einen Abort je 15 — 20 Personen, fünfmal je 20 — 25 Personen, einmal sogar ein Raum mit nicht getrennten Sitzen für 27 Personen. In einem anderen Fall mußten 24 Personen in einem dunklen Raum 3 nicht voneinander getrennte Sitze benutzen.

In der Ritterstraße waren von den 40 Grundstücken ganze 24 an das städtische Wassernetz angeschlossen. Zur Entwässerung gab es 12 offene, manche auch durch Platten abgedeckte Rinnen zur Straße. In 10 Fällen fehlte jede Verbindung zum Straßenkanal.

2. Angestellte

Mit den großen Fabriken waren auch die Anforderungen für Organisation und Betrieb der Unternehmen gewachsen. Der Fabrikbesitzer mußte viele Aufgaben delegieren. Durch den enorm gewachsenen Bereich der Produktion war eine umfassende Arbeitsvorbereitung und -Organisation erforderlich geworden. So entstand die neue Schicht der Angestellten (und der neue Arbeitsplatz Büro). Sie waren (und sind) „in kaufmännischen, verwaltungsmäßigen, arbeitsvorbereitenden, kontrollierenden und koordinierenden Funktionen beschäftigt“.¹³⁷ Unternehmensstruktur durch und nach der Industrialisierung.¹³⁸

¹³⁷ Kocka, Jürgen, Die Angestellten in der deutschen Geschichte 1850 — 1980, Vom Privatbeamten zum angestellten Arbeitnehmer, Göttingen, Vandenhoeck & Rupprecht, 1981, S. 7.
¹³⁸ Vgl. auch Kocka, Jürgen, Angestellte, a. a. O., S. 28.



Diese Angestellten wollten sich deutlich von den Arbeitern abheben und nahmen den Lebensstil des Bürgertums und ihrer Vorgesetzten zum Vorbild.¹³⁹

Die Eisenbahn bot auch für diese neue Schicht der Angestellten eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Geht man davon aus, daß die „Nicht festangestellten Offizianten“ gleichzustellen sind mit den Angestellten heutiger Typologie, so ist ihre Zahl mit etwa 400 Beschäftigten im Jahr 1855 bzw. über 1200 Beschäftigten im Jahre 1875 doch erheblich.¹⁴⁰ Dazu kommen die bei der Bahn in großer Zahl beschäftigten Beamten. Im Jahre 1833 waren dies über 2000 Beschäftigte.¹⁴¹ Die Eisenbahn hat also auch in diesem Bereich nachhaltig für eine Neustrukturierung der Gesellschaft nicht nur im Herzogtum Braunschweig gesorgt.

IV. Organisationen der Arbeitnehmer bei der Eisenbahn

A. Beginn der Arbeiterbewegung allgemein

Die verschiedenen sozialen Gruppen in Braunschweig begannen schon früh Interessenvertretungen zu bilden.¹⁴² Beispiele dafür sind u. a. die Organisationen der Arbeiter und der Industrie. Angesichts eines Anteils von 73 % Arbeiter und Gesellen ist es nicht verwunderlich, daß sich diese auch politisch artikulierten und organisierten.

Noch unorganisiert war die Reaktion von einigen Handwerkern und Gesellen im Krisenjahr 1847/48 im Sturm auf zwei Baumaschinen, die beim Bau der Neustadtmühle eingesetzt waren. 18 Beteiligte wurden vor Gericht gestellt. Dies war der einzige nachweisliche Maschinensturm in dieser Zeit in Braunschweig.¹⁴³ Die

¹³⁹ Vgl. z. B. Engelsing, Rolf, Zur Sozialgeschichte deutscher Mittel- und Unterschichten, Göttingen, Vanderhoeck & Rupprecht, 1973, S. 51 ff; vgl. auch Kocka, Jürgen, Angestellte, a. a. O., S. 51 ff.

¹⁴⁰ Vgl. Betriebsresultate der Herzoglichen Braunschweigischen Eisenbahnen, Braunschweig 1849 ff. Im Folgenden Betriebsresultate genannt. Vgl. auch Seite 11 ff. dieser Arbeit.

¹⁴¹ Betriebsresultate a. a. O.

¹⁴² Die Arbeiterbewegung im allgemeinen, bzw. die Braunschweiger Organisationen werden im Folgenden ausführlicher behandelt, weil ein spezificum im Bereich Eisenbahn das Verbot jeglicher gewerkschaftlicher Organisationen für Beamte war. Auch bei den Arbeitern war eine gewerkschaftliche Organisation nicht gern gesehen. Dies war vielleicht der Grund für die Tatsache, daß es bis 1919 keine einheitliche Gewerkschaft für alle Eisenbahner (ausgenommen die Beamten, für die es immer noch verboten war) gab. Es ist daher wichtig aufzuzeigen, in welchem Umfeld sich die Arbeiter der Eisenbahnen mit organisierten und politisch vertreten sahen.

¹⁴³ Vgl. Eckert, Georg, 100 Jahre Braunschweiger Sozialdemokratie, Teil 1, Von den Anfängen bis zum Jahre 1890, Hannover, Dietz Nachf., 1965, S. 15.

organisierte Vertretung eigener Interessen der Handwerker, Gesellen und späteren Arbeiter begann in Braunschweig mit der Gründung des Arbeitervereins am 2. Juli 1848, der vorübergehend auch Gesellen-Verein genannt wurde, und mit seinen revidierten Statuten von 1849, veröffentlicht 1850, wieder Arbeiterverein genannt wurde. Im selben Jahr sollen schon 800 Mitglieder organisiert gewesen sein.¹⁴⁴

Im selben Jahr, am 11. November 1850, erschien ein Spendenaufruf in den „*Blätter der Zeit*“, einem demokratischen Blatt und Sprachrohr des Arbeitervereins. Hier wurde ein Aufruf der gerade gegründeten „*Arbeiter-Kranken-Unterstützungskasse*“ veröffentlicht. Ihr Vorsitzender war der Schneidergeselle Friedrich Spandau.¹⁴⁵ Der Arbeiterverein wurde am 30. Juli 1855 verboten. Dies war aber keineswegs das von der Obrigkeit beabsichtigte Ende der Organisation der Arbeiterschaft.

Braunschweig wurde eine der Hochburgen der Sozialdemokratie und der Arbeiterbewegung allgemein. Dies gerade auch durch einen Mann wie Wilhelm Bracke.

Wilhelm Bracke (1843 — 1880), die zentrale Figur der Braunschweiger Sozialdemokratie gründete 1865 einen Ortsverein des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins. Vier Jahre später legte er den Grundstein für die Sozialdemokratische-Arbeiter-Partei in Braunschweig.¹⁴⁶ Von den 300 Mitgliedern der „*Lassalleanischen Gemeinde*“ gingen 55 Mitglieder zur neuen Partei. Ihre Zahl stieg allerdings in der Folgezeit erheblich. Wilhelm Bracke hielt engen Kontakt zu Karl Marx, zu dessen Ideen er eindeutig tendierte. Auch über die Grenzen des Herzogtums hinaus beeinflusste er die Entwicklung der Sozialdemokratie erheblich. Bracke war maßgeblich am Einigungsparteitag 1875 in Gotha beteiligt, bei dem sich die damals konkurrierenden zwei Parteien der Arbeiterbewegung zur SPD vereinigten.¹⁴⁷ Das Ende der Sozialistengesetze 1890 und die großen Erfolge der SPD in den Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs konnte Wilhelm Bracke nicht mehr erleben. Er verstarb, erst 37jährig, im Jahre 1880.

Sogar international berühmt wurde der Parteivorstand in Braunschweig durch die sogenannte „*Ketten-Affäre*“. Der Parteivorstand, damals noch „*Partei-Ausschuß*“ genannt, verabschiedete am 5. September 1870 das „*Manifest des Ausschusses der social-demokratischen Arbeiterpartei*“, in dem, getreu den Anweisungen von Karl Marx, die Fortsetzung des deutsch-französischen Krieges bekämpft wurde. Der Parteivorstand wurde daraufhin nach Ostpreußen verschleppt und unter Hochverratsanklage gestellt.

Schon 1899 konnte ein eigenes Gewerkschaftshaus, im Volksmund das „*Rote Schloß*“ genannt, in Braunschweig gebaut und bezogen werden.

Die Sozialistengesetze 1878 zerschlugen die offizielle Parteiorganisation der SPD vollständig, verstärkten aber den inneren Zusammenhalt ihrer Mitglieder. Staat und Bürgertum reagierten sofort auf das Verbot der Sozialdemokratie und versuchten den Arbeitern „*Alternativen*“ anzubieten. So gründete sich 1879 in Braunschweig ein „*Verein zum Wohle der arbeitenden Klassen zu Braunschweig*“. Da „*die erschütternden Ereignisse des verflossenen Jahres* (gemeint 1878 das Attentat auf Kaiser Wilhelm I., d. Verf.) . . . *unser deutsches Volk aus der Sicherheit aufgeschreckt*“ habe und es so nicht „*die Früchte glänzender Siege*“ genießen könne, glaubte man reagieren zu müssen. Reagieren mußten, wie der Vorstand des Vereins zeigte, Mitglieder des Bürgertums und Adels: der Kaufmann Abt, der Eisenbahndirektor Aronheim, der Hofmarschall v. Cramm, Finanzrat Kybitz etc. etc.¹⁴⁸

Die Herren mußten in Aktion treten, weil „*Tausende das Gefühl für Vaterland, Religion und Sittlichkeit*“ verloren hatten und die genannten sich der „*wild aufbrausenden Fluthen der socialen Bewegung entgegen*“ treten

¹⁴⁴ Laut Aussage der Herzoglichen Polizei-Direction. Vgl. Eckert, Georg, 100 Jahre Sozialdemokratie, a. a. O., S. 27.

¹⁴⁵ Vgl. Eckert, Georg, 100 Jahre Sozialdemokratie, a. a. O., S. 30.

¹⁴⁶ Von den 29 Vertretern aus Braunschweig beim Gründungsparteitag in Eisenach vertraten allein fünf Delegierte Mitglieder, die bei der Eisenbahn beschäftigt waren, dies waren über 400 Mitglieder. Siehe Kapitel V B dieser Arbeit. Vgl. Eckert, Georg, 100 Jahre Sozialdemokratie, a. a. O., S. 101 f.

¹⁴⁷ Vgl. Seidel, Jutta, Wilhelm Bracke, Vom Lassalleaner zum Marxisten, Berlin, Dietz, 1966, S. 136 ff. Auch wenn Jutta Seidel heftig widerspricht, so war Bracke doch maßgeblich am Programm beteiligt, auch wenn es so „*Lassalleanisch*“ ausfiel. Hier zeigt sich natürlich auch, wie hoch angesehen Direktoren der Eisenbahn waren, sie verkehrten selbstverständlich in den „*besseren Kreisen*“ des Herzogtums. Kybitz übrigens hat sich in den 80er und 90er Jahren sehr stark im Bereich der Privatbahnen engagiert.

gezwungen sahen. Dies nicht mit Waffen zum Töten, sondern „mit Waffen der Liebe, der Geduld, mit Begeisterung der Überzeugung“.¹⁴⁹ Man wolle „die materielle Existenz des Arbeiterstandes möglichst (...) sichern und zu seiner geistig sittlichen Hebung nach Kräften“ beitragen.

Dieser anerkennenswerte Versuch war erfolglos nach beiden Seiten — er schaffte es nicht die materielle Not der Arbeiterfamilien zu lindern und er schaffte es nicht, die Arbeiter gegen die Sozialdemokratie und Gewerkschaften zu mobilisieren.

Auch die Gewerkschaftsbewegung in Braunschweig gehörte zu den ältesten in Deutschland. Im Zuge der Industrialisierung organisierten sich die Beschäftigten nach einzelnen Berufsgruppen. Im November 1869 tagte in Braunschweig ein Gewerkschaftskongress des „Allgemeinen Deutschen Arbeiterschaftsverbandes“, einer Lassalleanischen Organisation. Wie im selben Jahr der Bruch mit den Lassalleanern durch die Gründung der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei vollzog, so entschied sich auch hier die Mehrheit der Delegierten, mit Unterstützung der Vertreter der „Internationalen Metallarbeiter-Gewerks-Genossenschaft“, für den Bruch mit dem ADAV, und gründete die „Internationale Metallarbeiterschaft“.¹⁵⁰

Die Einzelgewerkschaften waren im Gewerkschaftskartell zusammengeschlossen. Erst ab 1891 begann der eigentliche Aufstieg des Gewerkschaftskartells, seine Mitgliederzahl stieg von 1200 im Jahr 1891 auf fast 20000 im Jahr 1913.

B. Arbeiterbewegung bei der Eisenbahn

Über die Arbeiterbewegung bei der Eisenbahn gibt es noch keine Untersuchungen. Selbst die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands verfügt über keine Unterlagen.¹⁵¹ Der Grund liegt natürlich auch in der Tatsache, daß gewerkschaftliche Organisation für Beamte verboten war. Da der Staat den direkten Zugriff auf die Eisenbahnen hatte, sicherte er diesen wirtschaftlich und militärisch erheblichen Faktor durch strenge Entpolitisierung. Auf Organisation und gar Arbeitskampf reagierte er sehr scharf. Gesetzliche Handhabe waren u. a. in dem „Gesetz, die gegen die öffentliche Ordnung gerichteten Vergehen betreffend“ vom 23. Februar 1837. Hier heißt es wörtlich:

„Bergwerks-, Hütten-, Wald- und Fabrik-Arbeiter, Handwerker und Tagelöhner, welche, um ihre Beschwerden durchzusetzen, oder wegen angeblicher Beschwerden gegen ihre Vorgesetzten, Meister und Lohnherren, die Einstellung ihres Gewerbes verabreden, zu einer solchen Uebereinkunft auffordern, oder die Obrigkeit damit bedrohen, sollen mit Gefängnißstrafe oder Zwangsarbeit von vier Wochen bis zu sechs Monaten belegt werden“.¹⁵²

Z. B. auf den Eisenbahnbaustellen führte die Arbeit zu einer Aktivierung der Beschäftigten.¹⁵³ Der Staat reagierte mit ungeheurer Härte.

„Mit welcher Schärfe gegen die Eisenbahnarbeiter vorgegangen wurde, zeigt das Urteil des Oberlandesgerichts in Hamm (Westfalen) gegen die Teilnehmer an dem sog. Arbeiter-Tumult bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im November 1845. Sechs Arbeiter erhielten Zuchthausstrafen von 2 bis 6 Jahren. Das sächsische Innenministerium erließ am 5. September 1845 eine Verordnung über die polizeiliche Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter“.¹⁵⁴

¹⁴⁹ Aufruf des „Vereins für das Wohl der arbeitenden Klassen zu Braunschweig“, veröffentlicht in den Braunschweigischen Anzeigen Nr. 36, 12. Februar 1879.

¹⁵⁰ Dies war, wenn man so will, der Vorläufer der IG Metall, Vgl. Eckert, Georg, 100 Jahre Sozialdemokratie, a. a. O., S. 108.

¹⁵¹ Laut Auskunft des Ortsverbandes Braunschweig der GdED.

¹⁵² Gesetz= und Verordnungs=Sammlung für die Herzoglichen Lande 24ster Jahrgang, 1837, § 7.

¹⁵³ Siehe auch die Darstellung der Arbeitsverhältnisse und Reaktionen der Beschäftigten in Kapitel IV B 1.a dieser Arbeit.

¹⁵⁴ Lärmer, Karl, Müller, Hans-Heinrich, Obermann, Emil, Zur Haltung von Klassen und Schichten, a. a. O., S. 129. Vgl. Eichholtz, D., Bewegungen unter den preußischen Eisenbahnbauarbeitern im Vormärz, in: Beiträge zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 10, Berlin 1962, S. 251 f.

Die preußischen Baustellen waren von Militär überwacht.¹⁵⁵ In diesem Zusammenhang darf man nicht vergessen, daß diese und andere Eisenbahngesellschaften Privatgesellschaften und nicht, im Gegensatz zur Braunschweigischen Staatseisenbahn, dem Staat gehörten und unterstanden.

Die Braunschweiger Eisenbahner waren trotz der Reglementierung durch den Staat politisch engagiert und auch organisiert. Beleg für die parteipolitische Organisation sind u. a. die Vertreter der Parteibasis auf dem Gründungsparteitag der Sozialdemokratischen Arbeiter-Partei in Eisenach. Im Folgenden sind allein die Vertreter aus dem Bereich Eisenbahn aufgeführt, mit den durch sie vertretenen Parteimitgliedern.

Tabelle 9:

Mitglieder des Eisenbahnbereichs auf dem Gründungsparteitag:¹⁵⁶

Nr.	Name	Ort der Vollmacht	Arbeitergruppe	Zahl der vertretenen Mitglieder
029	Bracke, W.	Braunschweig	Bahnhofsarbeiter	146
087	Heffmund, J.	Braunschweig	Eisenbahn-Sattler-Werkstatt	11
195	Schäfer, C.	Braunschweig	Eisenbahntischler	60
214	Schneider, W.	Braunschweig	Eisenbahnmaler	20
244	Stauch,	Brg.-Helmstedt	Eisenbahnarbeiter	260

Es wurden also 497 Mitglieder durch diese fünf Delegierten vertreten. Bei einer Stärke der „*Lassalleanischen Gemeinde*“ von 300 Mitgliedern ist dies schon beachtlich. Die Eisenbahn war ein zentraler Ort sozialdemokratischer Agitation und Organisation. Dabei waren die Eisenbahnwerkstätten von großer Bedeutung, die in obiger Liste erwähnten Arbeiter werden mit Sicherheit in diesem Bereich gearbeitet haben.¹⁵⁷

Die Beschäftigten nicht nur der Eisenbahnwerkstätten waren nach ihren Berufsgruppen locker zusammengeschlossen. Maschinenarbeiter, Maschinisten und all die anderen hatten sich den Einzelgewerkschaften angeschlossen, die wiederum im Gewerkschafts-Kartell zusammenarbeiteten.

Die Unterstützungsanstalt für Arbeiter an den braunschweigischen Eisenbahnen galt als ein Musterbeispiel für eine Fabrikkasse. Ihre ständigen Mitglieder hatten Anrecht auf Krankengeld und Pension.¹⁵⁸ Es wurde ein Sterbegeld gezahlt und eine Witwen- und Waisenrente.

Zwar hatte die SPD im Jahre 1916 die Forderung nach Bildung von Arbeiterausschüssen und Schiedsstellen auch bei der Staatseisenbahn im Reichstag eingebracht, doch die Mehrheit lehnte mit 139 zu 138 Stimmen ab.¹⁵⁹ Erst 1917 wurde mit dem Eisenbahnverband eine Gewerkschaft aller Eisenbahner gegründet. Dieser trat 1919 dem neu gegründeten Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund (ADGB) bei.

¹⁵⁵ Vgl. Eichholtz, D., Bewegungen unter den preußischen Eisenbahnarbeitern im Vormärz, in: Beiträge zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 10. Berlin 1962, S. 256 f.

¹⁵⁶ Vgl. Eckert, Georg, 100 Jahre Sozialdemokratie, a. a. O., S. 101 f. Um genaue Zahlen zu bekommen, müßten die Mitgliederunterlagen der Partei in diesen ersten Jahren erforscht und nach Gesichtspunkten der Arbeitgeber untersucht werden.

¹⁵⁷ Um genaue Zahlen zu bekommen, müßten die Mitgliederunterlagen der Partei in diesen ersten Jahren erforscht und nach Gesichtspunkten der Arbeitgeber untersucht werden. Vgl. den unveröffentlichten Vortrag von Fritz Minnerup, a. a. O.

¹⁵⁸ Siehe Seite 33 ff. dieser Arbeit.

¹⁵⁹ Vgl. Stenographische Berichte des Reichstages, Bd. 308, S. 2285 ff.; 2312 ff. Zit. n. Weber, Hermann (Hrsg.), Quellen zur Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung im 20. Jahrhundert, Bd. 1: Die Gewerkschaften in Weltkrieg und Revolution 1914. 1919, Köln, Bund-Verlag, 1985, S. 277, Anm. 10.

V. Protest und Meinungsäußerungen

A. Streiks und Streikbewegungen

Schon im Kapitel über die Situation der Arbeiter beim Eisenbahnbau auf Seite 48 ff. ist auf einige Aktionen der Eisenbahnbauarbeiter hingewiesen worden. Die Bedeutung dieser ökonomischen und politischen Aktionen und deren staatliche Reaktionen ist gar nicht genug zu unterstreichen, bedeuten sie doch eine nicht unwesentliche Charakterisierung der sozialen Konflikte in dieser Zeit. Damit ist auch eine Hauptkomponente und Voraussetzung für die Ereignisse der Revolutionsjahre 1830 und 1848 gegeben. Auch in diesem Zusammenhang spielte die große Zahl der Beschäftigten bei der Eisenbahn eine wichtige Rolle. Aus diesem Grunde sind an dieser Stelle noch einige Beispiele für die Aktionen der Eisenbahnbauarbeiter aufgeführt.

Eichholtz¹⁶⁰ spricht von über 30 Arbeitskämpfen und Aktionen der Eisenbahnbauarbeiter in Preußen allein in der Zeit vom Frühjahr 1844 bis Herbst 1847. Für den Zeitraum von nur 3 1/2 Jahre ist dies eine große Anzahl von Aktionen. Der Höhepunkt lag vermutlich im Jahre 1845 bei den Vorfällen in der Nähe von Bielefeld.

An den Ereignissen auf der Baustelle der Köln-Mindener Eisenbahn waren etwa 2000 Männer beteiligt, eine zugegebenermaßen große Anzahl von Menschen.¹⁶¹ Die Arbeiter an dieser Bahnlinie mußten von 4.30 Uhr bis 20.30 Uhr arbeiten, also 16 Stunden täglich. Sie taten dies bei einem Tageslohn von 9 bis 11 Sgr.¹⁶² Die Arbeiter meinten, diese schwere Arbeit nicht mehr zu solchen Bedingungen leisten zu können. Daraufhin stellten sie am 10. Juli 1845 abends die Arbeit ein, ab dem folgenden Tag wurde gestreikt. Die Gemüter waren erhitzt, da die Arbeiter schon vorher zur Eile angetrieben wurden. Die Auftraggeber wollten den Bau schnell fertiggestellt wissen. Streikbrecher wurden von den Streikenden mit Gewalt an der Arbeit gehindert, dabei soll ein Maurer verletzt worden sein. Die wütenden Arbeiter gingen mit Gewalt auch gegen andere Personen auf der Baustelle vor. So wurde auch ein „Baukonduktor“, ein Polizeidiener und ein Fußgendarm verletzt. Außerdem ließen sie ihre Wut auch an einigen verhaßten Schachtmeistern aus. Sie zogen in den benachbarten Ort Schildesche und drangen in die Wohnung des Amtmannes ein. Gegen das zu Hilfe gerufene Militär konnten sie sich bis gegen Abend in dem Ort halten, obwohl es mit aufgepflanztem Bajonett und scharf geladenen Gewehren vorging. Schließlich mußte die gesamte Bielefelder Garnison alarmiert und eingesetzt werden. Es brauchte Wochen, bis wieder normal gearbeitet wurde. 60 Arbeiter wurden verhaftet, der Landrat meldete, es seien „sämtliche Erdarbeiter entlassen und die Arbeiten mit neu gebildeten Schachten wieder angefangen worden“.¹⁶³ Die Angst vor weiteren Aktionen war so groß, daß die Herbstmanöver für die Bielefelder Garnison ausgesetzt worden sein sollen.¹⁶⁴

Bei diesen Vorfällen ist mehrererlei von Bedeutung. Zum einem ist deutlich, daß schon vorher auf einer zivilen Baustelle Polizei und vor allem Militär eingesetzt war.¹⁶⁵ Zum anderen zeigt es die politische Sprengkraft, die auf diesen Baustellen herrschte und nur mit schwerem Militäreinsatz in Grenzen zu halten war. Man muß sich nur vorstellen, was passiert wäre, wenn auf den Großbaustellen mit mehreren tausend Arbeitern eine Eskalation der Gewalt abgelaufen wäre. Ein- bis zweitausend bewaffnete und zu allem entschlossene Männer hätten mehr Wirkung erzielt als die Militäraktionen der Demokraten im Jahre 1848. So konnten blutige Konflikte im Jahre 1845 noch in der geschilderten Weise begrenzt werden. Die Eisenbahn war hier Kulminationspunkt sozialer Konflikte. Durch sie entstand ein neues Zusammengehörigkeitsgefühl und ein neues Bewußtsein unter den Arbeitern. Ein Zeitgenosse schrieb:

¹⁶⁰ Die Fakten beziehen sich auf Eichholtz, Dietrich, *Bewegungen*, a. a. O., S. 267 ff.

¹⁶¹ Vgl. Eichholtz, Dietrich, *Bewegungen*, a. a. O., S. 266 ff.

¹⁶² Davon ging aber noch das Schachtmeistergeld ab. Vgl. Seite 19 dieser Arbeit.

¹⁶³ Bericht des Landrates von Bielefeld v. Dittfurth an die Regierung von Minden, 12. Juli 1845, Deutsches Zentralarchiv Merseburg I fol 108 ff, zit. n. Eichholtz, Dietrich, *Bewegungen*, a. a. O., S. 266 ff.

¹⁶⁴ Vgl. Requis v. Boyens an Graf Armin, 9. August 1845, Deutsches Zentralarchiv Merseburg I fol 128; zit. n. Eichholtz, Dietrich, *Bewegungen*, a. a. O., S. 268.

¹⁶⁵ Ob der Einsatz von Polizei auf diesen Großbaustellen aus Gründen der Sicherstellung von Ruhe und Ordnung im politischen Sinne als Abwehr von Streiks erfolgte, ist natürlich nicht unbedingt nachweisbar. Ein weiterer Grund kann natürlich auch die Sicherstellung von Ruhe und Ordnung im zivilrechtlichen Sinne sein.

*„Ein neues Proletariat wird durch sie (die Eisenbahn, d. Verf.) geschaffen, auch in den Gegenden, bis wohin die Industrie ihre Vorposten noch nicht ausgesandt hat. (...) Die vielen kleinen Aufstände und Unruhen belehren hinreichend, daß ein anderer Geist in diesen Regionen herrscht, wie noch vor kurzem“*¹⁶⁶

Im Oktober 1845 gab es Lohntumulte auf der Baustelle den Strecken Lehrte — Celle und Lehrte — Hildesheim. Es sollten dabei Lohnforderungen durchgesetzt werden. Die Antwort der Baustellenleitung war Einsatz der Kavallerie. Es gab Verletzte auf Seiten der Arbeiter.

Ein anderer Fall ereignete sich auf einer Baustelle an der Leine, wo eine Brücke über den Fluß gebaut werden sollte. Hier wurde von Seiten der Arbeiter zur Durchsetzung von Lohnforderungen eine andere Strategie eingesetzt. Hintergrund war, daß der Lohn nicht nach Akkord, sondern im Tageslohn ausgezahlt wurde. So war der Verdienst für die Arbeiter niedriger. Statt Streik entschieden sich die Wortführer für passiven Widerstand, d. h. sie hörten einfach zu früh mit der Arbeit auf. Die notwendigen Zeiteinheiten waren nicht erfüllt, die Arbeitsleistung zu niedrig und die Kosten für den Betreiber stiegen. Der Unternehmer gab zwar den Forderungen nach, sodaß die notwendigen Rammarbeiten erledigt wurden, er entließ aber die sogenannten „Rädelsführer“ und einen Teil der Arbeiter. Es kam hier zu keinen Solidarisierungsaktionen der Arbeiter für die Entlassenen. Außerdem wurden zwei Landdragoner zur Sicherung der Baustelle abgestellt.¹⁶⁷

Zur Einschätzung der Protestaktionen in den Jahren bis 1848 und des beschriebenen Protestpotentials auf den Eisenbahnbaustellen sei folgende Tabelle angefügt:

Tabelle 10:

Die Häufigkeitsverteilung von Protest im Norddeutschen Raum im Vormärz:¹⁶⁸

	1815	1816 /17	1818 /19	1820 /21	1822 /23	1824 /25	1826 /27	1828 /29	1830 /31
Herzogtum Braunschweig	—	—	—	—	—	—	—	—	21
Hansestadt Bremen	—	—	2	—	—	—	2	1	1
Hansestadt Hamburg	2	3	2	3	—	—	1	—	5
Königreich Hannover	1	2	2	1	1	1	—	1	19
Großherzogtum Oldenburg	—	—	1	—	—	—	—	—	2
insgesamt	3	5	7	4	1	1	3	2	48
	1832 /33	1834 /35	1836 /37	1838 /39	1840 /41	1842 /43	1844 /45	1846 /47	gesamt
Herzogtum Braunschweig	1	—	(1) ¹⁶⁹	1	—	—	1	2	26
Hansestadt Bremen	2	1	—	3	5	—	—	1	18
Hansestadt Hamburg	1	3	1	1	3	8	1	4	38
Königreich Hannover	3	2	6	9	6	—	9	4	67
Großherzogtum Oldenburg	—	—	—	—	—	—	—	1	4
insgesamt	7	6	7	14	14	8	11	12	153

¹⁶⁶ Weydemeier, J., Armut und Proletariat, in Das Westphälische Dampfboot, a. a. O., S. 543 ff., zit. n. Eichholtz, Dietrich, Bewegungen, a. a. O., S. 280.

¹⁶⁷ Husung, Hans-Gerhard, Protest und Repression, a. a. O., S. 116. Schon im Oktober 1844 ereignete sich der erste Zwischenfall, als bei der Baustelle im Abschnitt Harburg-Hannover die Baustellenarbeiter erst unter Androhung von Gewalt ihren Lohn bekamen. Vgl. Husung, Hans-Gerhard, Protest und Repression, a. a. O., S. 285.

¹⁶⁸ Husung, Hans-Gerhard, Protest und Repression, a. a. O., S. 195.

¹⁶⁹ Husung vergaß Bodenwerder zum Herzogtum Braunschweig zu zählen.

Aus der Tabelle geht hervor, daß das Herzogtum Braunschweig mit 26 Protestaktionen an dritter Stelle in der Reihenfolge der Protesthäufigkeit lag. Dies hinter Hannover mit 67 und Hamburg mit 38 Aktionen.¹⁷⁰ Betrachtet man die Träger des Protestes im Herzogtum Braunschweig, so sind dies in den von Husung aufgeführten 26 Fällen:

- 1 — 21 Fälle Proteste in Braunschweig und im Herzogtum mit den Revolutionseignissen, d. h. Reaktionen auf den Hunger. Träger waren das Bürgertum und vor allem die Unterschichten in breiter Ausformung.
- 1 Fall 1832 erfolgte eine „Großdemo“ nach einem Theaterstück im Herzoglichen Hoftheater der „Volks-haufen“ setzte sich vermutlich in erster Linie aus dem Bürgertum zusammen.
- 1 Fall 1839 sollte das Sammeln der Krankenkassenbeiträge bei den Tischlergesellen verboten werden, es erfolgten einige nachhaltige Aktionen der Gesellen.
- 1 Fall 1845 gab es Schlägereien zwischen Schustergesellen und Militär.
- 5 Fälle 1830 ereigneten sich eine Reihe von Aktionen im Harz, Bergleute mußten um Lohnerhöhungen fechten und forderten Lohnzugaben.

Dazu kamen eine ganze Reihe von Aktionen aus bloßem Hunger, wie z. B. der organisierte und kollektive Kartoffeldiebstahl in Schöppenstedt und seine Folgen im Jahre 1843.¹⁷¹

Zieht man den Vergleich zum Königreich Hannover, so fanden von den 67 aufgeführten Aktionen dort ganze 4 beim Eisenbahnbau statt. Jedesmal handelte es sich um sogenannte „Lohntumulte“. Dies waren Aktionen, die uns mehr als verständlich erscheinen, wenn man die geschilderten Arbeitsbedingungen und Löhne betrachtet. Im Herzogtum Braunschweig aber gab es das „Phänomen Streik beim Eisenbahnbau“ nicht.¹⁷²

In den Jahren 1864 und 1873 gab es dagegen im Herzogtum im Bereich Eisenbahnbedarf und Wagenfabrikation 10 Arbeitseinstellungen mit 4488 Streikenden. Die Streikdauer betrug 120 Tage. Der Hauptgrund lag in Forderungen nach mehr Lohn und Zeit. Von den 10 Streiks waren nur einer von Erfolg gekrönt. In Vergleich zu anderen Bereichen war die Streikbewegung im Umfeld des Eisenbahnbedarfs und der Wagenfabrikation nicht besonders ausgeprägt.

Tabelle 11: Arbeitseinstellungen in verschiedenen Produktionsbereichen:¹⁷³

	Bergbau und Hüttenbetrieb	Maschinenbau und Metallindustrie	Textilindustrie	Baugewerbe, Maurer und Zimmerer
Arbeitseinstellungen	15	29	39	30
Streikende	15 813	4 144	13 050	1 934
Dauer nach Tagen	268	503	461	582

B. Die Arbeiterschaft und der Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahn

Wie sehr der Verkauf der Braunschweigischen Staatsbahn im Herzogtum umstritten war, zeigt, daß nicht nur Bürgertum und Wirtschaft diesen Schritt heftig diskutierten, sondern auch die gerade sich formierende Arbeiterbewegung.

¹⁷⁰ Dabei sei allerdings auch erwähnt, daß die „Qualität“ Braunschweigischen Protestes am 7. September 1830, als das Braunschweiger Schloß erstürmt angezündet und der Herzog nachhaltig vertrieben wurde, auch seinesgleichen sucht.

¹⁷¹ Vgl. Husung, Hans-Gerhard, Protest und Repression, a. a. O., S. 259 ff.

¹⁷² Natürlich gab es auch dort Streitigkeiten, doch die wurden eher vor ordentlichen Gerichten ausgetragen. So z. B. der Prozeß um einen Subunternehmer beim Bau der Braunschweig-Magdeburger Bahn, einem Gastwirt, im Jahre 1842. Vgl. NdsStaA WF 32 Neu 2550.

¹⁷³ Meyer, Maximilian, Statistik der Streiks und Aussperrungen im In- und Auslande, Diss., Halle a. S., 1907, S. 36 f.

Nicht nur der Anlaß war wichtig genug für diese neue politische Bewegung den Arbeitertag am 28. August 1869 in Harzburg unter dieses Motto zu stellen. Auch die Reaktionen zeigen, wie ernst der Staat gerade die Tatsache sah, daß sich die Arbeiter in dieser Frage engagierten und gegen den Verkauf agitierten.

Auf dem Eisenacher Parteikongreß war der Termin für den Arbeitertag auf den 22. August festgesetzt worden. Als aber die braunschweigische Regierung von dem zentralen Thema „gegen den Verkauf der Staatsbahn“ erfuhr, verbot sie den schon genehmigten Sonderzug (mit den günstigen Fahrpreisen für die Besucher des Arbeitertages). So mußten die teuren Personenzüge von den Anreisenden benutzt werden. „*Hatte der Eisenacher Congreß vielleicht den Zorn unserer Regierung erregt*“, so zitiert Eckert Wilhelm Bracke, „*oder war dieselbe böse geworden, daß wir in Harzburg gegen den Verkauf der braunschweigischen Eisenbahn protestieren wollten*, ...“¹⁷⁴

Die Argumentation der organisierten Arbeiterschaft, die der Wolfenbütteler Lassalleaner Samuel Spier auf dem Arbeitertag vorbrachte, wies auf die Staatsbahnüberschüsse von 680000 Thaler (umgerechnet 2040204 Mark) im Jahre 1858 und 1500000 Thaler (4500450 Mark) im Jahre 1868¹⁷⁵ hin, die mit einer Verkaufssumme von 30 Millionen Thalern nicht abgedeckt sei. Dieses Defizit im Staatshaushalt müsse nun von den Steuerzahlern ausgeglichen werden, was ein höheres Steueraufkommen von einem Thaler für jeden einzelnen Bürger pro Kopf bedeuten würde. Das Amendement des Arbeitertages lautete also:

„*Die Volksversammlung beschließt, die Abgeordneten der Braunschw. Landesversammlung aufzufordern, sich, wenn die bevorstehenden Landtagswahlen nicht gar zu sehr den Unwerth des jetzigen Wahlverfahrens darthun, gegen den Verkauf der Eisenbahnen auszusprechen*“.¹⁷⁶

Georg Eckert schrieb dazu:

„*Der Harzburger Arbeitertag gewann nicht zuletzt durch seinen Protest gegen die Privatisierung der Staatsbahn prinzipielle Bedeutung. Die Auseinandersetzung in Braunschweig bildete dabei nur ein Glied in dem allgemeinen Bemühen der deutschen Arbeiterbewegung, den staatlichen und kommunalen Besitz vor den Privatisierungswünschen der liberalen Bourgeoisie zu schützen, das fiskalische in genossenschaftliches Eigentum zu verwandeln, von dem Erbe des Merkantilismus zu Vor- und Frühformen des Sozialismus zu gelangen*“.¹⁷⁷

In der folgenden Zeit fanden eine Reihe von Veranstaltungen gegen den Verkauf der Braunschweigischen Staatsbahn statt. U. a. eine Versammlung im Odeon am 23. Januar 1870. Da man von dort aus nicht zum Schloß ziehen durfte, wurde eine Petition verabschiedet, die von einer 12köpfigen Delegation dem Herzog überreicht werden sollte. Im Inhalt wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben.

„*an dieser höchsten Stelle unseres Staates jenen hohen fürstlichen Sinn für Gerechtigkeit und demgemäß Gehör für seine gerechten Forderungen zu finden*“.¹⁷⁸

Diese Petition war von 3360 Braunschweigern unterschrieben.

Die Bedeutung der Aktivitäten der Braunschweiger organisierten Arbeiterschaft zeigt sich auch im Leitartikel des liberalen Braunschweiger Tageblatts vom 26. November 1869, in dem es unter anderem hieß:

„*Rühre sich darum ohne Säumen die Braunschweiger Bevölkerung in Stadt und Land und zeige, daß sie nicht gewillt ist, einer so wichtigen Entscheidung über ihr Nationalgut stumpf und gleichgültig entgegen zu sehen*“, da sonst, bei Versagen des Bürgertums, die Chance an die „*Wortführer einer extremen Partei*“ gehen würde.¹⁷⁹

¹⁷⁴ Wilhelm Bracke's Versammlungsbericht im Demokratischen Wochenblatt vom 8. 9. 1869, zitiert nach Eckert, Georg, Der Arbeitertag in Bad Harzburg und der Kampf gegen die Privatisierung der Braunschweiger Staatsbahn, in: Archiv für Sozialgeschichte, Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.), III. Band, 1963, S. 468.

¹⁷⁵ In den Betriebsergebnissen ist für das Jahr 1868 unter „Ablieferung an die Staatskasse“ der Betrag von 3300000 Mark, das entspricht 1098900 Taler, genannt. Für das Jahr 1867 sogar 4212393 Mark, d. h. 1402726,8 Taler. Vgl. Betriebsergebnisse, a. a. O., 1883, S. 85. Der Umrechnungskurs betrug 1871: 1 Mark = 0,333 Taler, bzw. 1 Taler = 3,0003 Mark. 10 Mark entsprachen nämlich 3 1/3 Taler. Vgl. Achterberg, Erich, Braunschweigische Staatsbank, a. a. O., S. 123.

¹⁷⁶ Demokratisches Wochenblatt 8. 9. 1869.

¹⁷⁷ Eckert, Georg, Der Arbeitertag, a. a. O., S. 472.

¹⁷⁸ Braunschweiger Tageblatt 25. 1. 1870.

¹⁷⁹ Braunschweiger Tageblatt 26. 11. 1869; zitiert nach Eckert, Georg, Der Arbeitertag, a. a. O., S. 472.

VI. Zusammenfassung

Die Eisenbahn hat die Welt des Biedermeier nachhaltig verändert. Diese Bedeutung kann nicht genug herausgestrichen werden, da sie umfassende Veränderungen verursacht hat. Die Schwierigkeit bei der Beurteilung der Frage nach dem wirklichen Stellenwert der Bahn liegt in der Tatsache, daß die Auswirkungen der Eisenbahn sich mit denen der Industriellen Revolution überdecken, ergänzen und somit leicht übersehen werden können.

Die Eisenbahn ist entstanden in einer Zeit der Not und wirtschaftlicher Krisen. Ökonomische Stagnation und enorme Bevölkerungsentwicklung schufen eine Zwangslage, aus der heraus führende Köpfe, wie z. B. Amsberg im Herzogtum Braunschweig, die Notwendigkeit der Eisenbahn als neues Transportmittel und Wirtschaftsfaktor einsahen und den Bau organisierten. Natürlich hatten sie auch erkannt, daß mit der Eisenbahn Geld zu verdienen war. Der Eisenbahnboom und der „*run*“ auf Eisenbahnaktien vor allem seit den 1860er Jahren ist bedectes Beispiel dafür.

Die Eisenbahn war das Ergebnis der wirtschaftlichen Notwendigkeit — sie wurde gebaut und entwickelte aber von diesem Moment an eine Eigendynamik. Sie begann verändernd auf Wirtschaft und Gesellschaft einzuwirken. Doch dies im Zusammenhang mit der zweiten Reaktion auf die ökonomische Krise — die Industrielle Revolution. Die Eisenbahn schuf nur bedingt die Industrielle Revolution, aber sie ermöglichte sie erst. Man kann nicht sagen, daß sie der einzige Faktor für das „*take off*“ zur Industriellen Revolution war, aber eben doch der wesentlichste. Sie ist für die Betrachtung der Kausalzusammenhänge so selbstverständlich, daß es notwendig erscheint, noch einmal kurz die Frage aufzuwerfen, was ohne die Eisenbahn an Entwicklungen möglich gewesen wäre. Dazu braucht man nur die verkehrstechnisch nicht angeschlossenen Gebiete anzuschauen. Als Beispiel kann der Harz genannt werden. Dort zeigen speziell die Schwierigkeiten in Orten wie Zorge und den anderen Hüttenstädten mit dem Abtransport ihrer Güter und Produkte wie bedeutsam ein adäquates Transportmittel war. Denn dort produzierte man nicht zuletzt vorwiegend für die Eisenbahn.

Dies waren einige Worte zur wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn. Doch wirtschaftliche Bedeutung ist auch gleichzeitig gesellschaftliche Bedeutung — bedeutet Veränderung für die Gesellschaft.

Die Bevölkerungsexplosion im 19. Jahrhundert wurde quasi durch die Eisenbahn kanalisiert und transportiert. Die Eisenbahnlinien waren die neuen Adern, an denen sich Industrien niederließen und damit auch die Menschen. Beide Faktoren — Eisenbahn und Industrialisierung — haben sich gegenseitig immer wieder bedingt und unterstützt. Der verändernde Faktor Eisenbahn bedingte die Industrialisierung, diese wiederum immer wieder aufs neue die Eisenbahn. Wird also die Veränderung der Gesellschaft durch die Industrielle Revolution nachgewiesen, so wird in der Regel auch die Veränderung durch die Eisenbahn nachgewiesen.

Allein die Tatsache, daß die Eisenbahn ein solch enormes Wirtschaftsunternehmen wurde, läßt sie auch verändernd auftreten. Die Industrielle Revolution schuf die Arbeiterschaft — die Eisenbahn beschäftigte ebenso eine große Anzahl von Arbeitern, in den Werkstätten, auf den Baustellen, im Bahnbetrieb. Die Industrielle Revolution schuf die Schicht der Angestellten — die Eisenbahn beschäftigte eine Vielzahl von ihnen in ihrer Verwaltung. Und die Eisenbahn bot einer bis dato nicht gekannten Anzahl von Beamten Stellen. Dies sind die grundlegenden gesellschaftlichen Veränderungen der Zeit.

Die breit dargestellten Arbeitsbedingungen in der vorliegenden Arbeit belegen dabei folgendes:

- ad 1 sie zeigen die besondere Situation der Eisenbahnbauarbeiter. Schlechte Arbeitsbedingungen und schlechter Lohn schufen eine politische Sprengkraft, die auch für die Revolutionsereignisse 1848 eine wichtige Voraussetzung schufen. Im Herzogtum selbst allerdings sorgte die dargestellte spezifische Situation für einen ruhigen Ablauf (im Gegensatz zu 1830!).
- ad 2 die Arbeitsbedingungen der Arbeiter bei der Eisenbahn waren denen der anderen ähnlich, wenn auch bei schlechterer Bezahlung. Der Arbeitsplatz galt als krisensicher, wenngleich er es nicht war. Außerdem war eine gewerkschaftliche Organisation und Streik verboten.

Soziale Absicherung war im Deutschen Bund bzw. dem Deutschen Reich erst ab 1883 ein Thema für den Staat, als Bismarck sein Sozialistengesetz durch seine Sozialgesetzgebung flankierte. Bei der Braunschweigschen Staatsbahn gab es schon seit den 1840er Jahren die Unterstützungsanstalt, auch für „*nicht fest angestellte*

Offizianten" und den zeitweilig angestellten Eisenbahnbauarbeiter. Dies sind die grundlegenden gesellschaftlichen Veränderungen der Zeit.

Die Arbeiterbewegung war in Braunschweig ein dominierender Faktor und, im Falle der Sozialdemokratie, auch im Reich und für das Reich. Auch bei der braunschweigischen Eisenbahn gab es eine Vielzahl organisierter Arbeiter, auch wenn es verboten, bzw. nicht gern gesehen war. Für die Gewerkschaftsbewegung ist dies schwer nachzuweisen, für die Sozialdemokratie gibt es Belege. Dies sind die grundlegenden gesellschaftlichen Veränderungen der Zeit.

In jedem Falle ist eins klar zu sehen: die Eisenbahn ist nicht nur ein bloßes Transportmittel gewesen. Sie hat die Welt des Biedermeier wirtschaftlich und gesellschaftlich verändert und mit Ruß und Krach in die Moderne gestoßen.

VII. Anhang

Tabellenanhang

Tabelle 12:

Prozentuale Zunahme der Bevölkerung in Braunschweig um:¹⁸⁰

Charakterisierung	1760/93 /1843 absol.	1760/93 1843 %	1843 /1890 absol.	1843 /1890 %	1790 /1890 absol.	1790 /1890 %
Industrie-Ortschaften						
I. Klasse	865	25,9	6402	152,1	7267	217,2
Industrie-Ortschaften						
II. Klasse	2113	28,5	1938	20,4	4051	54,7
Landwirtschaftliche						
Ortschaften	3693	30,5	2728	17,3	6421	53,1

Tabelle 13:

Zunahme der Bevölkerungszahlen in Braunschweig pro Quadrat-Kilometer:¹⁸¹

Charakterisierung	Einwohnerzahl pro qkm		
	1790/93	1843	1890
Industrie-Ortschaften			
I. Klasse	58	73	184
Industrie-Ortschaften			
II. Klasse	53	68	82
Landwirtschaftliche			
Ortschaften	46	60	71

¹⁸⁰ Statistisches Bureau des Herzoglichen Staatsministeriums (Hrsg.), Berichte zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Braunschweig 1905, S. 41 ff.

¹⁸¹ Statistisches Bureau des Herzoglichen Staatsministeriums (Hrsg.), Berichte zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Braunschweig 1905, S. 41 ff.

Tabelle 14:

Bevölkerungsentwicklung im Vergleich:¹⁸²

	Deutsches Reich		Herzogtum Braunschweig		Stadt Braunschweig	
	Zahl in 1000	veränd. in %	Zahl in 1000	veränd. in %	Zahl in 1000	veränd. in %
1831	29767	78	245,8	87	34,6	82
1861	38137	100	281,7	100	42,2	100
1895	52280	137	435,7	155	122,7	267

Tabelle 15:

Beschäftigte der Eisenbahn insgesamt:¹⁸³

Jahr	Zahl der Beschäftigten	Veränderungen zum Vorjahr in %
1855	1497,5	—,00
1860	1947,1	30,05
1865	2466,7	26,69
1870	4122,1	67,14
1875	4077,1	—1,10
1880	2886,7	—29,20
1883	3713,7	28,65

Tabelle 16:

Ausgaben der Eisenbahn für Beschäftigte:¹⁸⁴

	Beamte	nicht fest. Officiante	Arbeiter
1855	178,00	392,00	927,50
1860	325,00	521,00	1098,10
1865	395,00	607,00	1464,70
1870	555,00	1195,00	2356,90
1875	681,00	1249,00	2148,10
1880	1888,00	92,30	944,00
1883	2011,77	45,02	1659,95

¹⁸² Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, H. 12, 1895; Ergebnisse der Berufs- und Gewerbebezahlung vom 14. Juni 1895, H. 12, 1895 und vom 1. 12. 1871, H. 2, 1871.

¹⁸³ Betriebsresultate, a. a. O.

¹⁸⁴ Betriebsresultate, a. a. O.

Tabelle 17:

„Unterstützungsanstalt für das nicht im Staatsdienst angestellte Eisenbahn-Personal, mit Einschluß der bei Neubauten beschäftigten Officianten und Handarbeiter“¹⁸⁵

	Mitglieder in summa	Einnahmen in summa Taler/Mark	Einnahmen davon Beiträge Taler/Mark
1855	5640	14438	13697
1860	1751	11522	9204
1865	5127	23113	19130
1870	8060	36006	11522
1875	3500	108977	86804
1880	3305	106071	85149
1883	3301	109803	91583

Tabelle 18:

Mitglieder der Unterstützungskasse nach Klassen:¹⁸⁶

	ständig	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
1855	397	50	33	314
1860	686	86	174	426
1865	875	219	515	141
1870	1351	409	659	283
1875	1602	907	666	29
1880	1569	1009	556	4
1883	1559	921	575	63

	zeitweilig	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
1855	5243	259	4	113	4867
1860	1065	333	10	128	594
1865	4252	580	178	223	3271
1870	6709	898	256	447	5099
1875	1898	732	185	13	968
1880	1736	667	129	11	929
1883	1742	651	150	37	904

¹⁸⁵ Betriebsresultate, a. a. O.

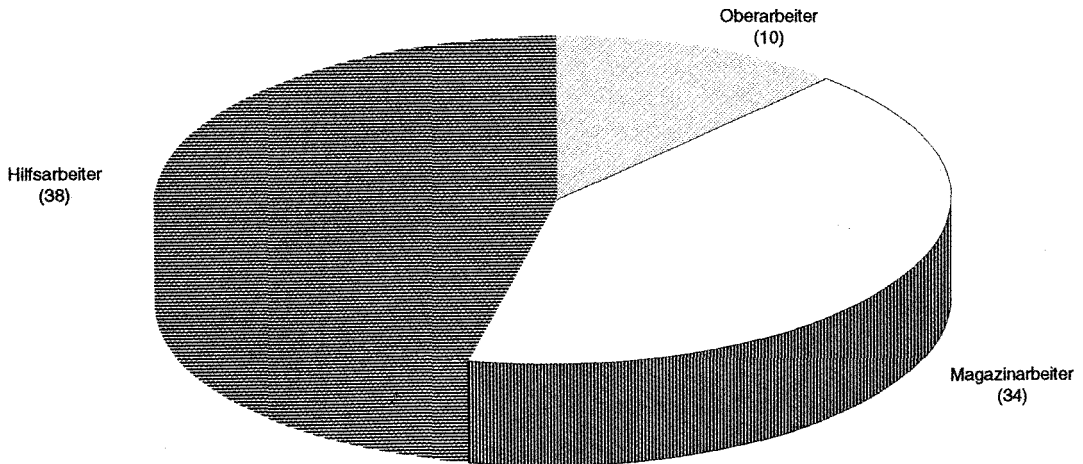
¹⁸⁶ Betriebsresultate, a. a. O.

Tabelle 19:

Sozialdaten der Arbeiter im Eisenbahnmagazin:¹⁸⁷

		Handarbeiter				Handel		Staatsdienst	
		ungelernte		angelernte/ ungelernte		Gehilfe	Kaufmann, Gastwirt	Gehilfe	Soldat
		ländliche Herkunft	städt. Herkunft unbek.	Arbeiter	Hand- werker				
Oberarbeiter	abs.	1	1	1	3		3	1	
	%	10	10	10	30		30	10	
Magazinarbeiter	abs.	5	11	2	14			1	1
	%	15	32	6	41			3	3
Hilfsarbeiter	abs.	3	10	2	17	1	4		1
	%	8	26	5	45	3	10		3
Gesamt	abs.	9	22	5	34	1	7	2	2
	%	11	27	6	41	1	9	2	2

Tabelle 20:

Sozialgliederung der Arbeiter im Eisenbahnmagazin:¹⁸⁸¹⁸⁷ Vgl. Schildt, Gerhard, Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 90.¹⁸⁸ Betriebsresultate, a. a. O; vgl. auch Schildt, Gerhard, Ein Mitbestimmungsmodell, a. a. O., S. 90.

Unterstützungsanstalt für das nicht im Staatsdienst angestellte Eisenbahn-Personal, mit Einschluß der bei Neubauten beschäftigten Offizianten und Handarbeiter:

Tabelle 21:
unterstützte Mitglieder:¹⁸⁹

	in summa	Krankengeld	Sterbegeld	Pensionen	Witwengeld	Waisengeld
1855	2217	2104	58	1	34	20
1860	635	542	11	3	45	34
1865	1683	1496	58	10	69	50
1870	2608	2299	116	12	117	64
1875	2374	1921	68	87	154	144
1880	2052	1537	46	162	198	109
1883	1937	1428	51	146	206	106

Tabelle 22:
Ausgezählte Unterstützung in Taler/Mark:

	in summa	Krankengeld	Honorar für Ärzte	Sterbegeld	Pesionen	Witwen- und Waisengeld
1855	13 570	7 677	4 841	585	20	447
1860	4 493	2 355	1 164	125	65	703
1865	13 680	7 381	3 779	662	337	1 521
1870	22 138	11 081	6 893	1 318	353	2 493
1875	108 435	44 229	23 097	4 176	15 103	18 197
1880	133 866	31 689	23 320	2 880	46 475	27 370
1883	122 224	24 515	12 149	3 108	46 155	29 427

¹⁸⁹ Betriebsresultate, a. a. O.

Bibliographie

- Amtsblatt der Herzoglichen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung, 1863, 1864, Braunschweig 1863, 1864.
 ABmann, Klaus, Stavenhagen, Gerhard, Handwerkereinkommen am Vorabend der industriellen Revolution, Materialien aus dem Raum Braunschweig/Wolfenbüttel, Göttingen 1969 (Göttinger handwerkswirtschaftliche Studien, Bd. 15).
 Bajohr, Stefan, Uneheliche Mütter im Arbeitermilieu: Die Stadt Braunschweig 1900 — 1930, in: Geschichte und Gesellschaft, 7. 1981, S. 474 — 506.
 Bajohr, Stefan, Vom bitteren Los der kleinen Leute, Protokolle über den Alltag Braunschweiger Arbeiterinnen und Arbeiter 1900 bis 1933, Köln, Bund-Verlag, 1984.
 Bein, Reinhard, Braunschweig, Stadt und Herzogtum 1890 — 1918, Materialien zur Landesgeschichte, Braunschweig 1985.
 Beiträge zur Statistik des Herzogtums Braunschweig, Braunschweig 1905.
 Bekurs, Robert, Der Siegeszug der Eisenbahn im Raum Braunschweig-Goslar, in: Aus der Heimat. Geschichtsbeilage des Salzgitter-Kuriers, 1962, Nr. 8.
 Betriebsresultate der Herzoglichen Eisenbahnen, 1850 — 1874, Braunschweig 1850 ff.
 Bettgenhaeuser, R., Die Industrien des Herzogtums Braunschweig, Teil 1, Braunschweig 1899.
 Blaich, F., Der Einfluß der Eisenbahnpolitik auf die Struktur der Arbeitsmärkte im Zeitalter der Industrialisierung, in: Kellenbenz, Hrsg. Wirtschaftspolitik, S. 86 — 109.
 Blasius, R., Claus, Wilhelm, Landauer, J. (Hrsg.), Die Stadt Braunschweig in hygienischer Beziehung, Festschrift für die Teilnehmer der 16. Versammlung des deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege, Braunschweig, Meyer, 1890.
 Boll, Friedhelm, Massenbewegungen in Niedersachsen 1906 — 1920, Eine sozialgeschichtliche Untersuchung zu den unterschiedlichen Entwicklungstypen Braunschweig und Hannover, Bonn 1981.

- Born, Karl Erich, *Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte*, Köln, Berlin, 1966.
- Bornstedt, Wilhelm, *Die alten Heer- und Handelsstraßen im Großraum Braunschweig*, Braunschweig 1969. (Denkmalpflege und Kreisgeschichte H. 12)
- Bornstedt, Wilhelm, *Erste deutsche Staatseisenbahn*, (Braunschweig, der Ehrenstadtheimattpfleger für die Stadt Braunschweig), Braunschweig 1985.
- Böse, Otto, *Die Revolution 1848 in Braunschweig*, Hildesheim, August Lax Verlagsbuchhandlung, 1948.
- Böse, Otto, *Die Revolution 1848 in Braunschweig*, Quellen und Forschungen zur Braunschweigischen Geschichte, Bd. 13, Hildesheim, Lax, 1948.
- Braunschweiger Frauenverein (Hrsg.), *Jahresberichte des Braunschweiger Frauenverein*, Braunschweig 1871 ff.
- Braunschweigische Anzeigen, 1745 ff, Braunschweig, Waisenhaus, 1745 ff.
- Braunschweigische Verordnungs=Sammlung 1. Jahrgang 1814, auch: Verordnungs=Sammlung für das Herzogthum Braunschweig, ab 1832: Gesetz= und Verordnungs=Sammlung für das Herzogtum Braunschweig, Braunschweig, Waisenhaus, 1814 ff.
- Braunschweigisches Adreß=Buch für das Jahr 1838 ff, Braunschweig, Johann Heinrich Meyer, 1838 ff.
- Bräuer, Friedrich, *Pendelwanderung und Arbeitsmarkt*, in: Braunschweigisches Industrie- und Handelsblatt, Nr. 157, 1960, S. 430 — 431.
- Buchholz, Ernst Wolfgang, *Die Bevölkerung des Raumes Braunschweig im 19. Jahrhundert*, Ein Beitrag zur Sozialgeschichte der Industrialisierungsepoche, Phil. Diss. Göttingen, 1952 [Maschinenschrift].
- Deutsche Bundesbahn (Hrsg.), *150 Jahre Deutsche Eisenbahn*, offizieller Jubiläumsband der Deutschen Bundesbahn, orbis libri, o. O., 1985.
- Dietrich, Peter, *Sammlung von Regeln und Ordnungen der Braunschweigischen Eisenbahn aus den Jahren 1838 — 1851 aus den Braunschweigischen Anzeigen*, [Braunschweig 1985].
- Dürre, H., *Geschichte der Stadt Braunschweig im Mittelalter*, Braunschweig 1875.
- Eckert, Georg, *100 Jahre Braunschweiger Sozialdemokratie*, Teil 1, Von den Anfängen bis zum Jahre 1890, Hannover, Dietz Nachf., 1965.
- Eckert, Georg, *Aus der Korrespondenz des Braunschweiger Ausschusses der Sozialdemokratischen Arbeiter-Partei*, in: Braunschweigisches Jahrbuch, Bd. 45, 1964.
- Eckert, Georg, *Der Arbeitertag in Bad Harzburg und der Kampf gegen die Privatisierung der Braunschweigischen Staatsbahn*, in: Archiv für Sozialgeschichte (AfS) Bd. 3, 1963, S. 465 — 496.
- Eckert, Georg, *Die Braunschweiger Arbeitervereinsbewegung (1850 — 1855) in der Sicht der Verwaltungs- und Polizeiakten*, in: Braunschweigisches Jahrbuch, Bd. 38, 1957, S. 116 — 134.
- Ehmer, Joseph, *Lohnarbeit und Lebenszyklus im Kaiserreich*, in: Geschichte und Gesellschaft, Jg. 14, Heft 4, 1988, S. 448 — 471.
- Eichholtz, D., *Bewegungen unter den preußischen Eisenbahnbauarbeitern im Vormärz*, in: Beiträge zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts, Bd. 10, Berlin 1962.
- Eisenbahnverwaltung der Braunschweigischen Staatsbahn (Hrsg.), *Reglement für die Werkstättenverwaltung*, Braunschweig 1860.
- Engelsing, Rolf, *Zur Sozialgeschichte deutscher Mittel- und Unterschichten*, in: Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, hrsg. v. Berding, Kocka, Schröder, Wehler, Bd. 4, Göttingen, Vandenhoeck & Rupprecht, 1973.
- Fishlow, Albert, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*, Cambridge/Mass. 1965.
- Flohr, Bernd, *Arbeiter nach Maß*, Die Disziplinierung der Fabrikarbeiterschaft während der Industrialisierung Deutschlands im Spiegel von Arbeitsordnungen, Frankfurt, New York, Campus-Verlag, 1981.
- Fogel, Robert W., *Railroads and Economic Growth*, Essays in Economic History, Baltimore 1964.
- Fremdling, Rainer, *Eisenbahn und deutsches Wirtschaftswachstum 1840 — 1879*, Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund, 1975.
- Fricke, Rudolf G. A., *Die Arbeiterbewegung in unserem Land*, Geschichte der Sozialdemokratie von den Anfängen bis 1870/71 mit einem Ausblick in die Neuzeit, Cremlingen, Elm-Verlag, 1989.
- Geiger, Theodor, *Die soziale Schichtung des deutschen Volkes*, Soziographischer Versuch auf statistischer Grundlage, Stuttgart 1932.
- Gerlach, Heinz-Henning, *Atlas zur Eisenbahngeschichte*, Zürich 1986.
- Gewerbezahlung vom 14. Juli 1895 im Herzogthum Braunschweig, Braunschweig 1898.
- Gransche, Elisabeth, *Rothenbacher, Franz*, Wohnbedingungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, 1861 — 1910, in: Geschichte und Gesellschaft, 14, H. 1, 1988, S. 64 — 95.
- Grebing, H., *Zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Niedersachsen*, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 53, 1981.
- Hahn, F., *Die Eisenbahnen*, Leipzig, Verlag Teubner, 1905.
- Hein, Dieter, *Das Bürgertum im 19. und 20. Jahrhundert*, in: Enzyklopädie Deutscher Geschichte, hrsg. v. Gall, Lothar, München, R. Oldenbourg Verlag.
- Henking, E. Dr. med., *Wohnungenenquete*, Monatsblatt für öffentliche Gesundheitspflege 1893, Nr. 5.
- Hermann, August, *Die ersten [25] Jahre des Braunschweiger Eisenbahn-Vereins 1873 — 1898*, Festschrift, Braunschweig 1898.
- Herzogliches Eisenbahn-Kommissariat (Hrsg.), *Übersicht über die Entwicklung der Schienenwege des Herzogtums Braunschweig*, Mag. 1903, 13 — 16, Nr. 2, in: Braunschweigisches Magazin, hrsg. v. Zimmermann, P., [Braunschweig 1903].
- Höltje, Dieter, *Braunschweigs Eisenbahnen und Straßenbahnen*, Gifhorn, Zeunert, 1972.
- Huber, P. B., *Regionale Expansion und Entleerung im Deutschland des 19. Jahrhunderts*, (eine Folge der Eisenbahnentwicklung), in: Fremdling, Tilly (Hrsg.), *Industrialisierung*, S. 27 — 52.

- Husung, Hans-Gerhard, Kollektiver Gewaltprozeß im norddeutschen Vormärz, in: Sozialprotest, Gewalt, Terror, Gewaltanwendung durch politische und gesellschaftliche Randgruppen im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. v. Mommsen/Hirschfeld, Stuttgart 1982, S. 47 — 63.
- Husung, Hans-Gerhard, Protest und Repression im Vormärz, Norddeutschland zwischen Restauration und Revolution, Göttingen, Vandenhoeck, 1983.
- Jacobeit, Sigrid und Wolfgang, Illustrierte Alltagsgeschichte des Deutschen Volkes, o. O., o. J..
- Jahresberichte der Gewerbe-Aufsichtsbeamten des Herzogthums Braunschweig, Braunschweig 1895 ff.
- Kanzow, Georg, Grundzüge der Braunschweiger Industrie, Hannover, 1928.
- Kellenbenz, Hermann, Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt, München, Oldenbourg, 1974.
- Klein, Th. (Hrsg.), Grundriß der deutschen Verwaltungsgeschichte 1815 — 1945, Bd. 16, Mitteldeutschland, Teil 1: Römer, Christoph, Braunschweig, S. 1 — 92.
- Knies, K., Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, Braunschweig 1853.
- Kocka, Jürgen (Hrsg.), Arbeiter und Bürger im 19. Jahrhundert, Varianten ihres Verhältnisses im europäischen Vergleich, München, Oldenbourg, 1986.
- Kocka, Jürgen, Die Angestellten in der deutschen Geschichte 1850 — 1980, Vom Privatbeamten zum angestellten Arbeitnehmer, Göttingen, Vandenhoeck & Rupprecht, 1981.
- Kraus, Antje, Quellen zur Bevölkerungsstatistik Deutschlands, Boppard/Rhein, Boldt, 1980 XII, in: Quellen zur Statistik, Bd. 1, Forschungen zur deutschen Sozialstatistik, Bd. 2.
- Laermer, Karl u. a., Zur Haltung von Klassen und Schichten zum produktionstechnischen Fortschritt während der industriellen Revolution in Dtschld, in: JbW (Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte) 1986/I S. 122 — 130.
- Lange, Günter, Als noch Pferde die Eisenbahnen zogen, 120 Jahre Harzbahn Braunschweig — Bad Harzburg, Goslarer Bergkalendar, Jg. 311, 1961, 1960, S. 86.
- Lange, Günther, 120 Jahre Staatsbahn Braunschweig-Bad Harzburg, in: Unser Harz, Jg. 8, 1960, Nr. 9, S. 4 — 6.
- Lehnert, Detlef, Sozialdemokratie zwischen Protestbewegung und Regierungspartei 1848 — 1983.
- Maibom, Horst, Mehr als 140 Jahre: erste Deutsche Staatseisenbahn Braunschweig — Wolfenbüttel, in: Braunschweiger Kalender 1980, S. 20 — 22.
- Matschoß, Conrad, Die Geschichte der Dampfmaschine, Berlin, 1901.
- May, O. H., (Hrsg.), Niedersächsische Lebensbilder, Bd. IV, im Auftrag der Historischen Kommission, Hildesheim, A. Lax Verlagsbuchhandlung, 1960, (Amsberg).
- Mertens, Jürgen, Die neuere Geschichte der Stadt Braunschweig in Karten, Plänen und Zeichnungen, Braunschweig 1981 [Karten und Pläne].
- Meyer, Maximilian, Statistik der Streiks und Aussperrungen im In- und Auslande, Diss., Halle a. S., 1907.
- Mitgau, Johannes Hermann, Aus der Zeit der ersten Braunschweiger Eisenbahnbauten, Erinnerungen mitgeteilt aus Familienbriefen, in: Braunschweiger Heimat, Jg. 25, 1934.
- Moderhack, Richard, Braunschweigische Landesgeschichte im Überblick, Braunschweig 1976.
- Mohrmann, Ruth-Elisabeth, Zur Lage ländlicher und städtischer Arbeiter in Südost-Niedersachsen, Lebensverhältnisse und Wertorientierungen im späten 19. Jahrhundert, in: Studien zur Arbeiterkultur, Beiträge der 2. Arbeitstagung der Kommission „Arbeiterkultur“ in der Deutschen Gesellschaft in Hamburg, hrsg. v. Lehmann, Albrecht, Münster 1984, S. 359 — 383.
- Mohrmann, Ruth-Elisabeth, Wohnkultur ländlicher und städtischer Sozialgruppen im 19. Jh., das Hrzgtm Braunschweig als Beispiel, in: Homo habitans, Zur Sozialgeschichte des ländl. und städt. Wohnens in der Neuzeit, hrsg. v. Teuteberg, H.-J., Münster 1985, S. 87 — 114, (Studien zur Geschichte des Alltags Bd. 4).
- Müller, Theodor, Wirtschaftsfunktion und Sozialgefüge der Stadt Braunschweig in Vergangenheit und Gegenwart, in: Aus dem Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover für das Jahr 1953, o. O., o. J.
- N. N. [Philipp August v. Amsberg], Plan zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Hannover, Braunschweig und den freien Hansestädten Braunschweig, Vieweg-Verlag, 1832.
- Neef, Anneliese, Mühsal ein Leben lang, Zur Situation der Arbeiterfrauen um 1900, Berlin (Ost), Dietz, o. J.
- O. V., 100 Jahre Reichsbahn-Ausbesserungswerk 1938, Festschrift zum hundertjährigen Bestehen des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Braunschweig am 30. November 1938, o. O. o. J. [Braunschweig 1938].
- O. V., 140 Jahre Eisenbahn Braunschweig — Wolfenbüttel, 1. Dezember 1978, [Wolfenbüttel].
- O. V., Amtsblatt der Herzoglichen Eisenbahn, Post- und Telegraphenverwaltung, Jg. 1863, 1864.
- O. V., Braunschweig baute Europas erste Staatseisenbahn, Ihr Schöpfer war Philipp August von Amsberg, Neues Fahrgefühl vor 128 Jahren, in: Niedersächsische Heimat, 5./6. März 1966.
- O. V., Denkschrift des Verbandes der Fabrik-, Land- und Hilfsarbeiter und -arbeiterinnen Deutschlands, Verwaltungsstelle Braunschweig, Braunschweig 1906.
- O. V., Die Eisenbahnverhältnisse im Herzogtum Braunschweig, Braunschweig, Verlag für kaufmännisches Unterrichtswesen, 1899.
- O. V., Gehaltsverhältnisse der höheren Beamten der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung, Braunschweig, Vieweg und Sohn, 1896.
- O. V., Gewerbebezahlung vom 14. Juni 1895 im Herzogtum Braunschweig, Braunschweig 1899.
- O. V., Herzoglich Braunschweigische Eisenbahnen, Sammlung von Regeln und Ordnungen der braunschweigischen Eisenbahn aus den Jahren 1838 — 1851, aus den Brg.schen Anzeigen Zsgest. v. P. Dietrich [Braunschweig hrsg. um 1985], in: Niede. Staatsarchiv Wf 2(0) Zg. 550/85.
- O. V., Statistik der deutschen Eisenbahnen 1847, in: ZVDS (Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik), 1.1847, S. 282 — 285.

- O. V., Zur Geschichte der kombinierten Eisenbahn- und Postämter im Herzogtum Braunschweig, in: Braunschweiger Postgeschichtliche Blätter, Nr. 7/8, 1966, S. 29.
- Penner, Theodor, Bevölkerungsgeschichtliche Probleme der Land-Stadtwanderung — untersucht an der ländlichen Abwanderung in die Städte Braunschweig und Wolfenbüttel um die Mitte des 18. Jahrhunderts, in: Braunschweigisches Jahrbuch, Bd. 37, 1956, S. 57 — 134.
- Peukert, Detlev K. J., Die Arbeiterschaft im 19. und 20. Jahrhundert, in: Enzyklopädie Deutscher Geschichte, hrsg. v. Gall, Lothar, München, R. Oldenbourg Verlag.
- Pollmann, Birgit u. Klaus Erich, Braunschweig auf dem Weg zur modernen Industriestadt, in: Spies, Gerd (Hrsg.), Brunswik 1031 — Braunschweig 1981, Braunschweig 1982.
- Pöls, Werner (Hrsg.), Deutsche Sozialgeschichte, Dokumente und Skizzen, Bd. 1, 1815 — 1870, München 1973.
- Prikowski, Gerold, Kreuzbahn-Anlage in Lehrte, Teilstück Hildesheimer Eisenbahngeschichte, Eifersucht spielte mit, in: Aus der Heimat, [Hildesheim] 1969, 3., S. 24.
- Quaatz, Reinhold, Braunschweiger Eisenbahnen, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Aufl., Bd. 3, 1912, S. 1 — 3.
- Reck, Friedrich, Über die Gesundheitsverhältnisse der Stadt Braunschweig in den Jahren 1864 — 1873 und die Verbreitung der Cholera daselbst 1850 und 1855, Braunschweig, o. J., [1874].
- Reichsbahndirektion Hannover (Hrsg.), Die Braunschweigische Staatseisenbahn (1838 — 1938), Zur Jahrhundertfeier der deutschen Staatsbahn Braunschweig — Wolfenbüttel, bearb. v. W. Siebenbrod, Braunschweig, Verlag Appelhaus & Co. o. J.
- Riedel, M., Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter, Zur Kulturgeschichte der ersten Eisenbahnfahrten in Deutschland, in: AfK (Archiv für Kulturgeschichte) 43.1961, S. 100 — 123.
- Roessner, Lutz, Erwachsenenbildung in Braunschweig, Vom Arbeiterverein 1848 bis zur VHS, Braunschweig, 1971.
- Roloff, Ernst August, 100 Jahre Bürgertum in Braunschweig, Teil 1, Von der Jasperallee zur Kaiser-Wilhelm-Straße, Braunschweig, Oeding, 1985.
- Roloff, Ernst August, 100 Jahre Bürgertum in Braunschweig, Teil 2, Tradition und Wandel, Lebensgeschichte aus einem bürgerlichen Wohnquartier, Braunschweig, Oeding, 1987.
- Roloff, Ernst August, Stadt Braunschweig, Familiengeschichtlicher Wegweiser durch Stadt und Land, o. O., o. J.
- Rostow, Walt W., The Process of Economic Growth, New York 1962.
- Rother, Bernd, Wilhelm Bracke, Ein Braunschweiger Arbeiterführer, o. O., o. J.
- Röll, v., Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 10 Bde., Berlin, 1912 — 1923.
- Rössner, Lutz, Erwachsenenbildung in Braunschweig, Vom Arbeiterverein 1848 bis zur Volkshochschule 1971, Braunschweig, Waisenhaus, 1971. (Braunschweiger Werkstücke Reihe A Bd. 7/ der ganzen Reihe BBd. 44).
- Rühland, H., Die Wohnplätze des Herzogthums Braunschweig mit ihren Entfernungen zur nächsten Bahnstation, zum Sitz des Amtsgerichts usw. nebst Fahrpreistabellen der Eisenbahnen und einer Karte des Herzogthums . . ., Braunschweig, Bruno Goeritz, 1902.
- Scheffler, Hermann, Ein Blick in die Zukunft der Braunschweigischen Eisenbahnlinien, Braunschweig, 1870.
- Scheffler, Hermann, Über den Verkauf der Braunschweigischen Eisenbahn, Braunschweig 1869.
- Scheffler, Hermann, Über den Zusammenlauf der Eisenbahnen bei der Stadt Braunschweig, Braunschweig, Vieweg, 1868.
- Schildt, Gerhard, Aufbruch aus der Behaglichkeit, Deutschland im Biedermeier, Braunschweig, Westermann, 1989.
- Schildt, Gerhard, Die Wohnraumverknappung für die Braunschweiger Unterschichten während der Industrialisierung 1855 — 1871, in: Mazerath, Horst (Hrsg.), Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen, Probleme des Urbanisierungsprozesses im 19. Jahrhundert, Stuttgart, Klett-Cotta, 1984.
- Schildt, Gerhard, Ein Mitbestimmungsmodell im Kaiserreich, Die Magazinarbeiterkorporation bei der braunschweigischen Eisenbahn 1875 — 86, Sonderdruck aus: Archiv für Sozialgeschichte, Bd. 21, Bonn, 1981.
- Schildt, Gerhard, Bevölkerungsentwicklung in Braunschweig im 19. Jh. in: Spies, Gerhard (Hrsg.), Brunswik 1081 — 1981, Braunschweig 1981.
- Schildt, Gerhard, Tagelöhner, Gesellen, Arbeiter; Sozialgeschichte der vorindustriellen und industriellen Arbeiter in Braunschweig, in: Industrielle Welt, Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte, hrsg. v. Werner Conze, Bd. 40, Stuttgart, Klett-Cotta, 1986.
- Schönhoven, Klaus, Expansion und Konzentration, Studien zur Entwicklung der Freien Gewerkschaften im Wilhelminischen Deutschland 1890 — 1914, Stuttgart, Klett-Cotta, 1980.
- Schrader, Wilhelm, Aus den ersten Tagen der Braunschweiger Eisenbahn, in: Braunschweiger Heimat, Jg. 29, 1938, S. 22 — 23.
- Schuegraf, Wolf-Dieter (Hrsg.), Braunschweigs Arbeiterschaft 1890 — 1950, Vorträge zu ihrer Geschichte, hrsgv. Stadtarchiv und Stadtbibliothek Braunschweig, Braunschweig, Waisenhaus, 1988.
- Schultz-Nieborn, R. A., Die Eisenbahnen im Herzogtum Braunschweig am Anfang des XX. Jahrhunderts, Manuskriptabdruck, Magdeburg, E. Baensch jun., 1901.
- Seidel, Jutta, Wilhelm Bracke, Vom Lasalleaner zum Marxisten (1865 — 1880), Berlin 1966.
- Spies, Gerhard (Hrsg.), Braunschweig, Das Bild einer Stadt in 900 Jahren, Bd. 2, Braunschweig, 1985.
- Stadtmagistrat [Braunschweig] (Hrsg.), Verwaltungsbericht des Stadtmagistrats, Die Stadt Braunschweig in der Zeit vom 1. Januar 1892 bis 31. März 1896/1. April 1896 bis 31. März 1901/1. April 1901 bis 31. März 1906/1. April 1906 bis 31. März 1911, Braunschweig, Krampe, 1896/1901/1907/1912.
- Statistik des Deutschen Reiches, NF. Bd. 4: Berufsstatistik nach der allgemeinen Berufszählung vom 5. Juni 1882. 3: Berufsstatistik der Staaten und größeren Verwaltungsbezirke, Berlin 1884; Bd. 6: Gewerbestatistik nach der allgemeinen Berufszählung vom 5. Juni 1882, 1: Gewerbestatistik des Reichs und der Großstädte, Teil 1: Gewerbestatistik des Reichs, Berlin 1886.
- Statistisches Bureau des Herzoglichen Staatsministeriums (Hrsg.), Heft XVII ff, 1903 ff, [Braunschweig 1903 ff].
- Statistisches Bureau in Braunschweig (Hrsg.), Übersicht über die Ergebnisse der im Dec. 1855 im Herzogthume Braunschweig stattgehabten amtlichen Volks- und Gebäudezählung, in: Braunschweigisches Magazin 113 (1857), S. 297 — 319.

- Stavenhagen, Gerhard, Schmidt, Karl Heinz, Die Industrialisierung und ihre handwerksfördernden Kräfte in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, dargestellt am Beispiel des Herzogtums Braunschweig, in: Neues Archiv für Niedersachsen 19 (1970), S. 38 — 61, 168 — 180.
- Tenfelde, Klaus, Wege zur Sozialgeschichte der Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung, in: Geschichte und Gesellschaft, Sonderheft 4, Göttingen 1978.
- Theissen, Hans, Die Entwicklung des Gewerbes im Herzogtum Braunschweig im Zeitraum zwischen 1750 und 1870, in: Gewerbliche Entwicklung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zum Übergang ins Kaiserreich, Brockstedt, Jürgen (Hrsg.), Neumünster 1989.
- Thoms, H. E., Industrie und Handel des Braunschweiger Landes, in: Wirtschaftsblatt Niedersachsen, Nr. 45/46, o. O., o. J. [Tabellen der Handwerker, Fabriken sowie Handels- und Transportgewerbe im Zollverein].
- Thon, Ekkehard, Aus den Anfängen der Eisenbahn, in: Heimatbuch für den Landkreis Wolfenbüttel, Jg. 32, 1986 [1985].
- Traupe, Karl, Die deutsche Handwerkerbewegung 1848/49 im Herzogtum Braunschweig, Braunschweig 1986.
- Treitschke, Heinrich v., Die Gründung des Deutschen Zollvereins, Leipzig, Voigtländer, [1913].
- Treue, W., Niedersachsens Wirtschaft seit 1760, Von der Agrar- zur Industriegesellschaft, [Hannover] 1964, 75 S., in: Schriftenreihe der Landeszentrale für Politische Bildung in Nds. R. B. H. 8.
- Ullmann, Peter, Tarifpolitik und Tarifverträge in Deutschland bis 1814, Entstehung und Entwicklung, interessenspolitische Bedingungen und Bedeutungen des Tarifvertragswesens für die sozialistischen Gewerkschaften, Frankfurt/M, Bern, Las Vegas, Peter Lang, 1977.
- V., Braunschweigs Arbeiterschaft 1890 — 1950, Vorträge zu ihrer Geschichte, gehalten beim Arbeitskreis Andere Geschichte, hersg. v. Stadtarchiv und Stadtbibliothek Braunschweig, Braunschweig, Waisenhaus, 1988.
- Viebahn, Georg v., Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands, 1. Teil, Landeskunde, Berlin 1858.
- Vogel, Ulrike, Zur Sozialstruktur Südost-Nieders., Regierungsbezirk Braunschweig, in: Mitteilungen der TU Carolo Wilhelmina zu Braunschweig, Jg. 17, H. 2, 1982, S. 51 — 61.
- Weber, Hermann, Schönhoven, Klaus, Tenfelde, Klaus (Hrsg.), Quellen zur Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung im 20. Jahrhundert, 4 Bde., Köln, Bund, Bd. 1, Die Gewerkschaften in Weltkrieg und Revolution 1914 — 1919, bearb. v. Schönhoven, Klaus, Köln, Bund, 1985.
- Weber-Kellermann, Ingeborg, Landleben im 19. Jahrhundert, München, Beck, 1987.
- Wehler, Hans Ulrich, Deutsche Gesellschaftsgeschichte 4 Bde., 1. 1700 — 1815, 2. 1815 — 1845/49, 3. 1849 — 1918, 4. 1918 — 1949, Bde. 1 u. 2: München, Beck, 1987.
- Weise, A., Ein Jahrhundert auf Schienen 1835 — 1935, Braunschweig o. J.
- Wortmann, Wilhelm, Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz, Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg 1844 — 1847, Köln, Wien 1972.
- Wunderlich, Wilhelm, Die erste deutsche Staatsbahn, Braunschweig — Wolfenbüttel, Cremlingen, Elm-Verlag, 1987.
- Zimmermann, Friedrich Wilhelm Richard, Die Wohnverhältnisse der Arbeiter in den größeren gewerblichen Betrieben im Herzogtum Braunschweig, in: Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik, 1893, S. 721 — 741.
- Zimmermann, P. (Hrsg.), Übersicht über die Entwicklung der Schienenwege des Herzogtums Braunschweig, (Aus dem herzoglichen Eisenbahn Kommissariate), Mag. 1903, 13 — 16 (NR. 2), in: Braunschweigisches Magazin.
- Zöllner, Christian, 100 Jahre Wahlen in der Stadt Braunschweig, in: Braunschweigisches Jahrbuch, Bd. 57, 1976, S. 107 — 151.

Abkürzungsverzeichnis

ADAV	Allgemeiner Deutscher Arbeiter Verein	GuGr	Gute Groschen
ADGB	Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund	Hrsg	Herausgeber
AW	Ausbesserungswerk (Nachfolger der Eisenbahnwerkstätten in Braunschweig)	IG	Industriegewerkschaft
BKB	Braunschweigische Kohlenbergwerke	Mk	Mark (Währung nach der Reichsgründung 1870/71, löste den Thaler ab)
BLE	Braunschweigische Landeseisenbahn Gesellschaft	n. f. O. bzw	nicht fest. Offizianten
BSE	Braunschweig Schöninger Eisenbahngesellschaft	NdsStaA WF/StAWF	Niedersächsisches Staatsarchiv Wolfenbüttel
cbm	Kubikmeter (Länge x Breite x Höhe)	Pf	Pfennig
Diss	Dissertation	qm	Quadratmeter
GdED	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	Rth	Reichsthaler
		SDAP	Sozialistische Deutsche Arbeiter-Partei
		Sgr	Silbergroschen
		SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
		StaA Brg	Stadtarchiv Braunschweig
		Thr	Thaler
		zit. n.	zitiert nach

Anschrift des Verfassers:

Dietmar Salewsky, Berliner Heerstraße 48, 3300 Braunschweig

Hermann Ahrens

Über die Lebensverhältnisse der Landarbeiter in den zwanziger Jahren

Das Ende des Ersten Weltkrieges brachte insbesondere für die städtische Bevölkerung schwere Notzeiten. Todesfälle durch Hunger und Unterernährung waren keine Seltenheit. Mehrfach kamen größere Trupps aufs Land, um sich dort, insbesondere nachts, Nahrung mit Gewalt zu verschaffen, so daß die Dorfbewohner Wachen aufstellten und sich mit anderen Dörfern durch Lichtsignale verständigten. Die Landbevölkerung hatte in der Regel genügend zu essen, es bestand aber Mangel an allen möglichen Gütern des täglichen Bedarfs, hervorgerufen durch die rasende Entwertung des Geldes. Die Bauern mußten nach Verkauf ihres Getreides im Laufschrift zum Finanzamt eilen, um die Steuern noch zu einem einigermaßen günstigen Kurs zu entrichten. Nach der großen Entwertung und der Schaffung der Rentenmark blieb einem Hausmädchen meiner Mutter gerade noch der Gegenwert für eine Schürze übrig, wofür sie jahrelang gearbeitet hatte.

Waren also die Landarbeiter in den ersten Nachkriegsjahren gegenüber den „Städtern“ im Vorteil, so änderte sich das einige Jahre später durch den Wiederaufbau der Industrie. Aus heutiger Sicht war das Leben und Dasein der Landarbeiter als bescheiden zu bezeichnen. Das begann bei der Wohnung: Für eine Familie von fünf oder sechs Köpfen standen in der Regel vier, manchmal auch nur drei Räume zur Verfügung, von denen die Kammer der größte war. Sie war nicht heizbar. In alten Häusern war der Fußboden durchbrochen, so daß aus der darunter liegenden Stube etwas Wärme nach oben ziehen konnte. Zwei Kinder schliefen in einem Bett. Die Höhe der Räume betrug um die zwei Meter. Die Wände bestanden aus Lehmziegelwerk, manchmal schon aus Steinmauern mit Lehm verputzt. In besagten alten Häusern waren die Fachwerke noch mit Weidengeflecht und angeworfenem Lehm ausgefüllt. Die Decken ließen die Balkenlage, roh oder verputzt, erkennen. Nur noch vereinzelt bestanden die Fußböden aus Steinmauerwerk, vielfach war bereits Gips aufgetragen, mindestens in der Küche, weil sich dort dann besser wischen ließ. Wo schon Dielen eingezogen waren, wurden diese mit einem Farbanstrich versehen. Alte Leute hatten noch die Gewohnheit ihrer Jugend und streuten weißen Sand aus, der am Wochenende erneuert wurde, nachdem die Dielen geschauert waren. Erst Ende der zwanziger Jahre kam Bohnerwachs auf, auch als Folge der dann einsetzenden Zeitungsreklame. Mit diesem Wachs wurden dann alle Böden, auch die Steinfußböden, behandelt. Tapeten an den Wänden waren anfangs noch unbekannt, ein Anstrich mit Wasserfarbe war üblich.

Von dem Fleiß des Mannes und der Sparsamkeit der Hausfrau hingen die Dinge des täglichen Lebens ab, wie etwa die Möbeleinrichtung. In der Regel standen in der Küche ein eiserner Herd für Holz und Kohle, später vielleicht eine Grude, die aber ein besonderes und damit teures Heizmaterial erforderte. Dazu kamen ein Geschirrschrank, drei Stühle, eine Bank, auch schon ein Sofa, ein Handtuchhalter, ein Holzkasten und nicht zu vergessen die Wasserbank neben dem Herd. Mangels fließenden Wassers stand dort der Tagesvorrat in mehreren Eimern. Das tägliche Leben spielte sich im wesentlichen in der Küche ab. In der guten Stube saß man an Feiertagen und wenn Besuch kam. Dort herrschte schon ein gewisser Wohlstand, der des Vorzeigens wert war. Stühle mit geflochtener Sitzfläche, Erbstücke vielleicht, wurden ergänzt durch Sofa und Tisch als Grundausstattung. Ein Vertiko, eine Kommode und ein Regulator ließen erkennen, daß es sich bei dieser Familie nicht um Anfänger handelte. Für das Wohlbefinden an kalten Tagen sorgten meist ein Kanonenofen und eine Fußbank, denn es war fußkalt im Winter. In manchen Arbeiterhäusern stand schon ein Zweizimmerofen, der jeweils zur Hälfte in ein Zimmer hineinragte. Als einziges Zimmer war die gute Stube mit Gardinen ausgestattet, während die Küche nur Halbgardinen als Blickfang hatte. Wenn die Kammer oben lag, erübrigten sich Gardinen ohnehin. Man schlief auf Strohsäcken. Das mag primitiv erscheinen; wer aber noch niemals so geschlafen hat, kann nicht wissen, wie durchaus angenehm man so die Nacht verbringen kann.

Die Bezüge waren blau-weiß kariert. Wenn eine Frau höher hinaus wollte, renommierte sie beim Rübenhacken gegenüber den anderen: „Wi slapet under witt!“ Zum üblichen Inventar gehörten neben den Betten ein Kleiderschrank, eine Kommode, ein Waschtisch, teilweise schon mit Marmorplatte, dazu zwei Waschbecken

aus Steingut. Beim Eintritt in die Kammer mußte man den Kopf einziehen, denn dieser Raum war, wenn er in der Etage lag, noch niedriger als die anderen. Einmal waren die Menschen in früheren Zeiten kleiner, und andererseits hatte man beim Bau gespart, denn nachts lag man im Bett, da spielte die Höhe keine Rolle. Toiletten im Haus waren unbekannt, das bekannte Häuschen mit Herz stand hinter dem Stall, manchmal eine gehörige Strecke vom Haus entfernt. Bei Ostwind im Winter zog es heftig, und dunkel war es auch. So war der Nachttopf ein unentbehrlicher Gegenstand. Abfall wurde in nötigen Abständen auf den Mist oder Acker gefahren und ergab einen guten Dünger.

Bleiben noch weitere Nutzräume zu erwähnen: der Hausboden, wo im Winter die Wäsche getrocknet wurde. Dort standen im Sommer der Schlitten, vielleicht auch die Spielsachen der größeren Kinder in Erwartung weiterer kleiner. Als Anbau standen Schuppen und Stall zur Verfügung, im ersteren lagerte Brennmaterial, ferner die Sense, mit der im Sommer die „Chausseenummer“ gemäht wurde, also ein Stück Graben an der Landstraße, ferner der Handwagen, der Sägebock und sonstiges Werkzeug. Der Stall beherbergte das Schwein, die Ziege und Hühner.

Fließendes Wasser gab es nicht, an einen Boiler heutiger Art war noch nicht zu denken. Auf dem Hofe stand die Pumpe, Schucke genannt, damit holte man ein Wasser von beachtlicher Qualität, ohne Chlor und sonstige Beigaben, aus dem ausgemauerten Untergrund. Es wurde streng darauf geachtet, daß die Pumpe weit vom Mist entfernt stand. Die tägliche Körperpflege fand im Sommer draußen aus dem Stalleimer statt, in den Wintermonaten aus der Waschschüssel. Am Wochenende machte man auf dem Herd einen großen Topf Wasser warm und badete in einem Holzbottich oder in einer Zinkwanne. Es soll aber auch unter den alten Leuten solche gegeben haben, die noch nie gebadet hatten. Eine alte Frau sagte einmal aus diesem Anlaß zu ihren Enkeln: „Wenn Ihr mich umbringen wollt, dann setzt mich man ins Wasser!“

Die Kleidung der Landarbeiter war ihrer Tätigkeit und der Jahreszeit angepaßt. Zwar gab es den blauen Anzug, den „Sönn dagschen“, sonst war bei der Arbeit im Sommer grüner Drillich vorherrschend, dazu bei bestimmten Arbeiten die Sackschürze zur Schonung der Hose, die dann aber doch mit der Zeit lange Flicken aufwies. Solche Reparaturen mußten von der Frau selber gemacht werden, die Nähmaschine war ein wichtiges Gerät. Im Winter schützte man den Kopf mit einer dicken Schirmmütze, darüber Ohrenschützer. Die Handschuhe bestanden aus Resten einer abgewetzten Manchesterhose, wobei das Annähen des Daumens immer wieder Schwierigkeiten bereitete. Sommer wie Winter kamen die Männer ohne lange Unterhose nicht aus, deren Stärke der Jahreszeit angepaßt war. Das Wetter konnte sich draußen schnell ändern. Unter dem Oberhemd ohne Kragen, aber mit Kragenknopf, war ein schweißaufnehmendes Unterhemd vonnöten. Über diesen Hemden war eine Weste alter Art üblich und je nach Bedarf den besagten Drillichrock. Die langen Wollstrümpfe waren natürlich selber gestrickt, die Füße waren zur Schonung der Strümpfe zusätzlich in Fußlappen eingewickelt. Ein Problem stellte, zumindest im Winter, das Schuhwerk dar. Waren im Sommer lederne Hakenstiefel üblich, so mußten, in Ermangelung von Gummistiefeln, die bekannten Knobelbecher auch in Schnee und Schlamm eingesetzt werden.

Die Arbeit in durchnässten weichen Rübenäckern blieb auch den Frauen nicht erspart. Da lange Lederstiefel sehr teuer waren, besaß jeder Mann in der Regel nur ein Paar davon. Abends wurden sie an den Ofen gestellt, um am anderen Morgen wieder halbwegs trocken zu sein. Manche stopften sie mit Stroh aus, immer aber wurden sie mit Lederöl gewalkt. Teilweise kamen auch zu kurzen Schnürstiefeln, die auch die Frauen trugen, bei den Männern Gamaschen aus Leder auf. Bei den Frauen waren lange Hosen unbekannt, zu den schon beschriebenen Stiefeln wurden Wollstrümpfe getragen, andere wären binnen kurzem entzwei gewesen, z. B. auf dem Fuder beim Laden von Gerstengarben. Eine Schürze und ein weißes Kopftuch gehörten zur Standardausrüstung.

Die Landarbeiter waren bis ins Alter meist von guter Gesundheit. Wer als Kind von Geburt her nicht robust war, hatte keine große Überlebenschance. Zwar gab es für mehrere Dörfer einen durchaus guten Arzt, jedoch wurden, um Kosten zu sparen, zunächst alte Hausmittel angewendet. Kräuterkenntnisse waren weit verbreitet. Eine alte, mir noch bekannte Frau heilte ihre Kinder bei den üblichen jahreszeitlichen Krankheiten mit einem Sud aus ausgepreßtem Kot der Kuh und Milch, ohne zu wissen, daß nach späteren Erkenntnissen die Wieder-

käuer in ihrem Verdauungstrakt lebenswichtige Heilstoffe erzeugen. Aus Lindenblüten und Kamille hatte sich jeder Haushalt einen Trockenvorrat zur Teebereitung hingelegt. Immerhin war in den zwanziger Jahren schon eine Krankenkasse eingerichtet, die für eine gewisse Zeit ein kleines Krankengeld zahlte und die Krankheitskosten übernahm, das alles lag aber unterhalb des Arbeitsverdienstes. Also zögerte man zunächst die Krankheit hinaus und fing wieder mit der Arbeit an, wenn es irgendwie ging. Auf den Gedanken, danach eine Kur im heutigen Sinne zu beantragen, kam niemand.

Erste Untersuchungen in den Schulen bezüglich des Zustandes der Zähne waren der Beginn einer geregelten Zahnpflege. Alte Leute scheuten die Umstände und Kosten für Zahnprothesen. Der Gaumen wurde mit der Zeit so hart, daß er fast alle Nahrung bewältigen konnte. Hartes Brot wurde keineswegs in den Abfall getan, es wurde „in n e p l o c k e t“, d. h. im Kaffee aufgeweicht. Warzen konnte man von einer weisen Frau besprechen lassen, oftmals durchaus mit Erfolg. Zur Gesunderhaltung gehörte auch das Sauberhalten der Wohnung. So wurde z. B. der Herd nie ganz nahe an die Wand gestellt, damit man die wärmeliebenden und lichtscheuen Kakerlaken besser vernichten konnte. Außer diesen lästigen Insekten waren auch Haarläuse nicht unbekannt. Die Jungen hatten zwar meist einen Glatzenschnitt, bei den Mädchen kam es aber schon ab und an zum Befall. Die Bekämpfung war eine Prozedur mit Petroleum und engen Kämmen. Alle Kinder liefen im Sommer barfuß, manche bis in den Winter hinein. Aus den Jahren vor der Jahrhundertwende ist mir bekannt, daß es damals für Kinder sogenannte einbällige Schuhe gab, bei denen der linke gleich dem rechten war. Die Schuhe konnten dann je nach Abnutzung vertauscht werden. Wie das den Füßen bekam, ist mir unbekannt geblieben. Einige Familien „nähten ihre Kinder für den Winter ein“, d. h., die Kleidung wurde während dieser Zeit nicht gewechselt. Das fiel erst auf, als erstmalig während dieser Zeit Krankenschwestern Schulvisite machten.

Die Menschen vor 60 oder 70 Jahren erreichten bei weitem nicht das heute gängige Alter. Die Kindersterblichkeit war hoch, und die Tuberkulose forderte Opfer. Beerdigungsunternehmen gab es nicht, trotzdem war der Todesfall eine harte finanzielle Belastung. Die Totenfrau richtete den Verstorbenen her, und die Nachbarn sargten ihn ein. Der Gemeindediener, in der Regel gleichzeitig Kirchendiener, hab das Grab aus. Der Leichenwagen mit zwei schwarz bedeckten Pferden übernahm den Transport zum Friedhof. Die Trauerfeier fand vorher im engen eigenen Haus statt, bei gutem Wetter auch im Freien. Hinter dem Sarg gingen der Pfarrer, die Angehörigen und die meist kleine Trauergemeinde. Nur wenn ein Mitglied des Kriegervereins zu Grabe getragen wurde, kam Leben auf. Begleitet von der Blaskapelle des Verbandes ging es mit einem Trauermarsch zum Friedhof, mit dem Lied vom guten Kameraden endete die offizielle Feier. Handelte es sich um einen Kriegsteilnehmer, wurde über dem Grab Ehrensälg geschossen, nach dem Kommando „H o c h l e g t a n, F e u e r“. Anders der Rückweg, da erklang der Armeemarsch des zuständigen Regiments. Im strammen Schritt marschierten die Vereinsmitglieder samt Musik zum Dorfgasthaus, wo der Verstorbene, wie üblich, ein Faß Bier ausgesetzt hatte. Grabsteine waren teuer und nicht immer üblich, die Gräber hingegen wurden allgemein sorgfältig gepflegt.

Doch kommen wir zum täglichen Leben zurück, das im wesentlichen die tägliche Arbeit ausmachte. Handarbeit war Trumpf. Als Zugkräfte standen Pferde und Ochsen zur Verfügung. Die Gespannführer, damals Pferdeknechte genannt, waren meist verheiratet und wohnten im Arbeiterhaus. War ausnahmsweise ein Lediger im Dienst, so hatte er sein Gelaß neben dem Pferdestall. Er wurde von der Bauernfamilie versorgt. Die Ochsenknechte zählten schon zu den Tagelöhnern, sie hatten im Winter keine durchgehende Arbeit auf dem Hofe. In der Hauptsaison begann die Arbeit um 6 Uhr, nachdem der diensthabende Pferdeknecht schon ab 4 Uhr gefüttert hatte. Eine Stunde später kamen die anderen zum Putzen und Futtervorbereiten. Die Ochsen wurden im Kuhstall mitversorgt. Ende der Arbeit war um 6 Uhr abends, wenn die Betglocke dreimal geschlagen hatte. Die Frauen der Knechte und einige andere begannen eine Stunde später, für sie gab es typische Frauenarbeiten. Das waren Rübenhacken und Verziehen, was rutschend auf den Knien getan werden mußte, Erbsen und Bohnen pflücken, in jeder Ackerfrucht Unkraut hacken, die Arbeiten im Heu und in der Getreideernte sowie im Herbst das schwere Rübenroden mit dem Griffel, also der Rodegabel. Im Winter arbeiteten die Frauen je nach Arbeitsanfall und Wetter, so etwa beim Getreidedreschen, das sich über mehrere Wochen hinzog. Kleinarbeiten wie Holzhacken, Bödenfegen und Düngerklopfen kamen hinzu. Daneben mußten die Frauen ihren Haushalt versorgen. Das geschah zum Teil vor der Arbeitszeit, aber auch in den Mittagsstunden und nach Feierabend. Die Groß-



Abb. 1: Leichenzug in Ohrum Mitte der sechziger Jahre.

eltern, falls noch vorhanden, nahmen einen Teil der Arbeit ab, so die Versorgung des Viehs, das mittägliche Kochen und die Versorgung der kleinen Kinder. Später übernahmen die größeren Kinder diese Arbeiten.

Die Arbeitszeit der Männer wurde von je einer halben Stunde Frühstück und Vesper unterbrochen. Zwei Stunden Mittagspause waren nicht nur für die Menschen nötig, sondern auch für die Zugtiere. Später, als die körperliche Arbeit reduziert war und die Schlepper die schwere Zugarbeit leisteten, war nur noch eine Stunde Mittagspause erforderlich, denn ein Trecker muß zwar mit Kraftstoff versorgt werden, braucht aber keine Erholung. Die Arbeit der Frauen begann um 7 Uhr und endete um 5 Uhr abends. Das war besonders in den letzten Monaten des Jahres erforderlich, denn in den Viehställen gab es kein Licht.

Mag sich auch diese Schilderung so lesen, als ob die Frauen schwer an ihrem Schicksal als Landarbeiterin trugen, so hatten sie doch auch ihren Spaß. Als einmal eine Frau an ihrem Geburtstag eine Flasche Schnaps mit aufs Feld brachte, war der Erfolg am Ende so, daß die erheiterten Frauen die Weizengarben mit den Ähren nach unten zu Stiegen aufstellten. Als der Bauer gegen Ende des Tages dazu kam, mußten die Frauen alles noch einmal von vorn anfangen und die Garben umstellen. Davon wurde noch Jahre später als einem herrlichen Streich gesprochen.

Die Pferdeknechte arbeiteten das ganze Jahr über mit ihren Gespannen. Zu den Feldarbeiten wie Pflügen, Grubbern, Eggen, Walzen, Schleppen und Säen kamen die Transporte der Erntegüter. Im Winter bei Frost mußte das Brennholz, das damals die hauptsächliche Feuerung darstellte, aus dem Wald geholt werden, ferner das Strauchwerk, die Vasen. Dazu kam das Rücken der Stämme zwecks Abfuhr an die Sägewerke. Bei offenem Wetter verlangte die Zuckerfabrik das Abfahren der angefallenen Schlammerte, die dann auf den minderen Böden verteilt wurde. Bei mehrtägigen Unterbrechungen mußten die Pferde bewegt werden, damit sie „keinen



Abb. 2: Feldarbeit der Frauen in den zwanziger Jahren, modern nachgestellt. Oben links: Rüben verziehen (ver-einzeln). Oben rechts: Rüben hacken (Unkraut entfernen). Unten links: Rübenblätter zusammenwerfen. Unten rechts: Rüben mit einer Bohre zusammentragen.

Schlag" bekamen. Sie wurden wegen der schweren Zugarbeit stark gefüttert und konnten deswegen mehrere Ruhetage nicht vertragen. An heißen Sommertagen ritten die Knechte mit den Pferden in den nahen Teich, um „abzuspülen“.

Die Tagelöhner, die keinen Anspruch auf durchgehende Arbeit hatten, für die der Bauer aber nach Möglichkeit Arbeit beschaffte, verließen nach der Saison den Hof und arbeiteten im anderen Auftrag, so etwa beim Holzeinschlag im Walde oder bei der Besserung von Wegen und Gräben in der Feldmark. Nur beim winterlichen Dreschen waren alle wieder vollzählig versammelt.

In der Zeit, in der Getreide und Gras noch mit der Sense gemäht wurde, gab es noch den echten Tagelöhner, der nicht unbedingt eine Bindung zum Hof hatte und der deswegen sehen mußte, wo er Arbeit bekam. Besonders im Winter konnten dann Flauten auftreten, die für die Familie bedrohlich werden konnten. Versicherungen in dieser Richtung gab es nicht. Die Fürsorge war dann patriarchalisch oder auf die Basis der Nächstenliebe abgestellt, wobei Kirche und Pastor in Härtefällen eine segensreiche Rolle spielten.

Die Entlohnung war auf Naturalien ausgerichtet. Die Meinung der Obrigkeit ging dahin, daß jeder zwar alles Lebensnotwendige haben sollte, daß er aber von unnötigen Geldausgaben abgehalten werden mußte. Wo Mann und Frau arbeiteten, stand ihnen $\frac{3}{4}$ Morgen Kartoffelland, $\frac{1}{4}$ Morgen Garten, pro Monat 1 Zentner Gerste und freies Stroh zu. Heu für die Tiere wurde selber geworben, und zwar in der schon erwähnten Chausseenummer, ein Stück Straßengraben, das der Inhaber im Frühjahr ersteigert hatte. Die Kinder besorgten Brennesseln für das Schwein und Löwenzahn für die Kaninchen. An reinem Geld erhielten die Männer nach Ende der Inflation 18 Pfennig je Stunde, die Frauen 12 Pfennig. Das Geld konnte aufgebessert werden, wenn z. B. ein Schwein zusätzlich gefüttert und verkauft wurde. Urlaub war unbekannt, auch sonnabends wurde voll gearbeitet.



Abb. 3: Erntearbeiten, Arbeitspausen, Aufsetzen der Erntekrone und Dreschen des Getreides in den zwanziger Jahren, modern nachgestellt.

Nicht zu vergessen sind in diesem Zusammenhang die polnischen Mädchen, die als Saisonarbeiterinnen in den zwanziger Jahren hier üblich waren. Sie leisteten im wesentlichen Akkordarbeit und waren von einer außerordentlichen Arbeitswut besessen. Wenn sie am Saisonende wieder in ihre Heimat fuhren, hatten sie, wie einmal ein Mädchen äußerte, soviel verdient, daß ihr Vater für seine kleine Landwirtschaft ein Pferd kaufen konnte. Nicht direkt zu den Landarbeitern, aber doch in die ländliche Tätigkeit eingereiht waren die Hausgehilfinnen, damals Dienstmädchen genannt. Auf kleineren Höfen hatten sie meist den Kuhstall mit zu versorgen, d. h. das Melken der Kühe und die Versorgung des Jungviehs. Die Mädchen hatten ihr Zimmer im Hause des Bauern, meist auf dem Dachboden. Sie wurden im Hause gepflegt und erhielten damals als Lohn 20 Reichsmark monatlich. Ansonsten bestand ihre Tätigkeit in Haus- und Gartenarbeit.

Die Ernährung der Landarbeiter war auf den Deputatgarten ausgerichtet. Stillschweigend geduldet wurde vom Bauern die Mitnahme einer Mittagsportion derjenigen Frucht, die gerade zur Ernte anstand. Wenn also Erbsen gepflückt wurden, gab es in den Haushalten für ein oder zwei Tage Erbsensuppe. In den Gärten abgebaut und im wesentlichen als Nahrung verwendet wurden Massengemüse wie Bohnen, Kohl, Steckrüben, Möhren und natürlich Kartoffeln. Ebenfalls aus der Eigenerzeugung stammten die Einschlagwaren vom Schwein oder von Ziegenlämmern, wobei jedes Teil bis ins letzte genutzt wurde. Außerdem standen Milch und Butter von der Ziege zur Verfügung.

Das Schlachtfest, das Schwein betreffend, war eine große Sache und beschäftigte die Hausfrau die ganze nächste Woche. Wenn ein junges Paar nach einer mehrjährigen Anlaufzeit das erste Schwein schlachten konnte, war es aus dem Größten heraus. Meistens halfen Eltern und Verwandte beim Start in die Ehe gerade in dieser so wichtigen Angelegenheit. Es gab allerdings auch Ehepaare, die es in ihrem ganzen Leben nicht dahin brachten. Die Gründe waren immer die gleichen: Putzsucht der Frau und Alkoholverbrauch des Mannes.

Der Schinken als wertvollster Teil der Schlachtung wurde streng gehütet und durfte erst ans Messer, wenn der Kuckuck dreimal gerufen hatte. Manches Familienoberhaupt öffnete im Frühjahr heimlich vorzeitig das Dachfenster und imitierte den nützlichen Vogel, derweil die Hausfrau den Schlüssel der Räucherammer aufbewahrte. Das Schlachtegut, soweit es sich in Därmen befand, hing bis zum Verbrauch an den Balken der Schlafzimmerdecke. Dosen und Gläser lagerten unter den Betten, ebenso das eingekochte Gemüse und Obst, letzteres war bei der Versteigerung der Straßenbäume erworben.

Bohnenkaffee war unbekannt. Man röstete zum Teil noch Gerste, die dann mit Zichorie versetzt wurde, oder man kaufte Kathreiner oder Kornfrank. Die Abendmahlzeit bestand aus Sparsamkeitsgründen aus Resten vom Mittagessen und aus einer warmen Milchsuppe mit Einlage. Es gab aber auch Bratkartoffeln mit Spiegelei oder Hering mit Pellkartoffeln. An Brot wurde gespart, denn es mußte gekauft werden. Sonntags gönnte sich der Mann eine Flasche Bier und eine Pfeife Tabak Marke „Orlando“, die Frau backte einen Topfkuchen. Reinigungsmittel für das Eßgeschirr gab es nicht, lediglich heißes Wasser, das dann die Schweine untergemengt bekamen, weil noch Reste von Fett darin enthalten waren. Natürlich wurden auch alle Abfälle, die Kartoffelschale, Putzreste vom Gemüse usw. als Schweinefutter verwendet. Wie schon erwähnt, ging man mit Brot sparsam um, ganz ließ sich der Verzehr aber nicht vermeiden. Zum Frühstück wie zum Vesper nahmen die Männer Brot und Speck mit aufs Feld, das dann mit Hilfe des Taschenmessers „über den Daumen“ gegessen wurde. Die Schnitten der Frauen waren dünner und weniger deftig. Zuweilen wurde auch der Bäcker durch den Kauf von Zwiebacken in Nahrung gesetzt, durch Kuchen aber kaum. Nur zu den großen Festen ließ man einige Bleche des örtlich bekannten Zuckerkuchens backen.

Der Arbeitsanfall im privaten Bereich des Landarbeiterpaares war aufgeteilt. Die Frau besorgte den Haushalt und das Vieh, der Mann schaffte nach Feierabend Futter für die Ziege heran. Holz sägen und hacken war ebenfalls seine Arbeit. Einmal im Monat fuhr er mit dem Handwagen einen Zentner Gerste zum Schroten. Den Garten pflegten beide gemeinsam, insbesondere betraf das im Herbst das Roden der Kartoffeln.

Nur wenige lasen eine Zeitung, entsprechend war das Weltbild sehr beschränkt. Das drückte sich in allerlei Aberglauben und skurrilen Ansichten aus. So verließen etliche Einwohner das Dorf bis zur Beerdigung eines Toten, der „über Sonntag gestanden hatte“. Sie glaubten felsenfest, daß der Verstorbene sofort „einen nachholen“ würde, und derjenige wollten die Abergläubischen nicht sein. Der schwarze Kater



Abb. 4: Aufsetzen der Erntekrone in den zwanziger Jahren.

sei nur am Rande erwähnt. Ein wackerer Landmann kaufte bei der Auswahl der Ferkel nur eines, das den Schwanz nach rechts kringelte, diejenigen mit Linksdrall, meinte er, „m a k e t s i c h n i c h“. Die lächerliche Menge Futterkalk von einem Kilogramm ließ er sich aus Augsburg (!) schicken. Er schwor darauf. Ein anderer fuhr zum Zahnarzt von Ohrum nach Peine, obwohl in Wolfenbüttel Zahnärzte vorhanden waren. Das war damals eine Tagesreise. Besagter Landmann pflegte einmal in der Woche im Dorfgasthaus Skat zu spielen. Wenn man ihn am anderen Tage nach dem Erfolg fragte, konnte man hören: „Karten hewe ick ja nich ekreen, aber bi'n Anschriben, da hewe ick se aber ehat“.

Zwischen Mädchen und Knechten gab es, wie überall bei jungen Leuten, unterschiedliche Beziehungen. Feste Bindungen waren selten. Dafür gab es allen möglichen Schabernack, so etwa beim Osterwasserholen. Dabei durften die Mädchen nicht sprechen, um den Zauber nicht zu gefährden, wurden von den Burschen aber geneckt. In der Pfingstnacht bekamen die Mädchen von ihrem „S c h a t z“, oder wer sich dafür hielt, je nach Sympathie einen Birkenzweig oder einen Strohkerl vor das Fenster gehängt. Es kamen auch uneheliche Kinder vor, das war dann für das Mädchen eine mittlere Katastrophe. Dann mußte in jungen Jahren geheiratet werden. Schlimm war, wenn diese Möglichkeit nicht bestand und die Mutter das Kind allein aufziehen mußte. Oftmals wurden diese bedauernswerten Mädchen dann noch von ihren Eltern vor die Tür gesetzt.

Die Bindung zur Kirche war stärker als heute, blieb aber im wesentlichen den Frauen vorbehalten. Der Pastor war eine Autorität. Die Taufe der kleinen und die Konfirmation der größeren Kinder war praktisch Pflicht, was für die Konfirmanden den sonntäglichen Kirchgang obligatorisch machte. Zudem mußten die Jungen dabei die Glocken läuten und, wenn sie groß genug waren, die Bälge für die Orgel treten. Die schulischen Verhältnisse waren schwierig. Zwei Lehrer teilten sich die acht Jahrgänge auf, wobei also vier in einem Raum gleichzeitig saßen; eine beachtliche Leistung der Lehrer. Im Krieg kam es sogar vor, daß alle acht Klassen zusammen waren.

Den Lehrern kam eine besondere Verantwortung zu, da die Eltern sich um die Hausaufgaben und die Erziehung wenig kümmern konnten. Die Mädchen hatten einmal wöchentlich zwei Stunden Handarbeitsunterricht, eine gute Schulung für ihren späteren Haushalt. Die Kinder verdienten sich ab und zu ein Taschengeld beim Unkrautziehen auf den Feldern oder beim Umgraben in Lehrers Garten.

Stellenwechsel war bei den Landarbeitern selten, die Bindung zum Hof im allgemeinen groß. Es gab zwar reisende Springer, die nie lange auf einer Stelle blieben, doch brachte das erhebliche Nachteile. Wohnungsumzug und eine neue Umgebung waren zu allen Zeiten nicht angenehm. Die Pferdeknechte bekamen die letzten Pferde, während der Großspänner die ersten Pferde und eine gewisse Befehlsgewalt hatte. Die Frau fand sich in der Reihe der Hacker an der letzten Stelle wieder, auch hier gab es eine strenge Reihenfolge.

Der Lebensinhalt der ländlichen Bevölkerung war im wesentlichen die Arbeit. Hohe Stundenzahl und große körperliche Beanspruchung, zumindest in der Saison (und die dauerte acht Monate), waren üblich und wurden akzeptiert, weil man es nicht anders kannte. Zu der seltenen Freizeit gehörte das Erntefest, das die größeren Höfe allein, die kleineren gemeinsam auf dem dörflichen Saale feierten, mit deftigem Essen und vielem Trinken. Natürlich wurde getanzt, Walzer, Schieber, Rheinländer und Schottisch. Die Musik dazu lieferte die Kapelle aus Hornburg mit ihrem Dirigenten namens Piep. Schon bei der Einbringung des letzten Getreidefuders gab es einen Umtrunk. Vor dem Haus des Bauern im Beisein seiner Familie sagte die älteste Frau vom Fuder herunter ein Gedicht auf und überreichte die Erntekrone. Dann versammelten sich alle Mitarbeiter auf der Diele oder im Garten.

Einige Sonntage des Sommerhalbjahres waren den dörflichen Festen, Vergnügen genannt, vorbehalten. Der schon erwähnte Kriegerverein war eine reine Männersache. Die militärische Tradition wurde gepflegt, Kränze an den Ehrenmalen niedergelegt und eine Rede des im Dorfe wohnenden höchsten Dienstgrades gehalten. Resentiments gegenüber Frankreich schimmerten überall durch. In der Schule sangen wir in den zwanziger Jahren das Lied „Sie sollen ihn nicht haben, den freien deutschen Rhein ...“. Ansonsten unterschieden sich alle Dorffeste kaum voneinander. Am Abend gab es immer Tanz und Umtrunk im dörflichen Tanzsaal. Auch der Gesangverein war zunächst nur den Männern zugänglich. Im Sommer fand mehrmals an den Wochenenden in den benachbarten Dörfern ein Sängerfest statt. Die Vereine kamen mit Fahnen und Schärpen, sangen ihre eingeübten Lieder, zum Schluß gemeinsam den „S ä n g e r g r u ß“.

Da nach dem Ende des Krieges 1918 die militärisch-körperliche Ertüchtigung fortfiel, entstanden sehr bald Turnvereine. Deren Tätigkeiten bestanden sowohl aus Geräteturnen als auch Leichtathletik. Trotz primitiver Anlagen wurden beachtliche Leistungen erzielt. Das Turnen fand im Saale des Gasthauses statt, wo wegen der Reckübungen in der Decke eine erhöhte Nische ausgespart war. Sogar in der Oker wurden Schwimmwettkämpfe ausgetragen. Die Feuerwehr hatte natürlich in erster Linie ihre Übungen abzuhalten, damals noch mit einer handbetriebenen Spritze. Vier Mann auf jeder Seite erzeugten an zwei Stangen durch Drücken und Heben den nötigen Druck. Die Kinder standen dabei und riefen: „Feuerwehr hat kein Wasser mehr“, bis sie endlich unter Geschrei naßgespritzt wurden. Nach den Übungen stiftete die Gemeinde Freibier, denn der Dienst war freiwillig und wurde nicht bezahlt. Eine besondere Veranstaltung, eine Art Dorffest, war das Fahnenjagen, besser Kranzstechen genannt. Reiter versuchten, einen aufgehängten Kranz vom trabenden Pferd aus mit einer Holzstange herunterzuholen. Dazu wurden die Pferde herausgeputzt. In jedem Dorf gab es einen späten Eulenspiegel, so auch hier. Er nahm an der Konkurrenz auf einem Ochsen teil. Er durfte sich auch sonst einige Freiheiten herausnehmen, aber das nahm ihm niemand übel, weil man ihn für beschränkt hielt, was aber gar nicht der Fall war.

Meistens arteten solche Vergnügen in Schlägereien aus. Die Gründe waren nichtig, teils wegen der einheimischen Mädchen, teils wegen kleiner Beleidigungen. Der Alkohol war billig und hatte Mut gemacht. Zehn Glas Bier kosteten eine Mark, ein Schnaps einen Groschen, ein minderer, Kutscherschluck genannt, noch weniger. Die größeren Schnapsgläser, als Dorstädter oder Wachtmeister bezeichnet, faßten die doppelte Menge. Hatte es wider Erwarten keine Schlägerei gegeben, fand man den Abend langweilig. Manche Burschen brachten sich extra einen alten Rock mit und zogen sich schnell um, wenn es brenzlig wurde. Letztlich war es ihnen egal, auf welcher Seite sie keilten, es war die Lust an der Sache. Zuweilen mußte der Doktor tätig werden, zum Beispiel

als einmal ein unten Liegender die Finger seines Gegners am Hals spürte und in seiner Not mit einer Kneifzange dessen Daumen quetschte. Waren die Zwistigkeiten tiefergehend gewesen, mußte der Schiedsmann in Aktion treten, der die feindlichen Brüder vor dem Gang zum Amtsgericht bewahren sollte.

Eine fast unglaubliche Begebenheit, die ich nicht unerwähnt lassen möchte, trug sich Ende der zwanziger Jahre in Neuenkirchen, Kreis Goslar, zu. Eine Landarbeiterin hatte ihren vierjährigen Jungen mit zur Feldarbeit genommen und, wie üblich, auf eine Decke am Waldrand gesetzt, wo er mit anderen Kindern spielte. Zur Vesperzeit war er verschwunden. Nach zwei Stunden brachten Landarbeiter des Nachbardorfes das Kind zurück. Sie hatten aus einer Wagenkolonne von Zigeunern Geschrei gehört und das Kind an sich genommen. Die Zigeuner hatten den Jungen kurzerhand geraubt. Solche Verbrechen wurden auch aus anderen Gegenden gemeldet, ohne daß man ihnen bisher Glauben geschenkt hatte.

Wie hoch die Landbevölkerung die Wichtigkeit ihrer Arbeit einschätzte, und wie gering sie die Tätigkeit der „Städter“ fand, geht aus folgender lustigen Begebenheit hervor. Ein Bäuerlein aus Halchter, das alle Woche nach Wolfenbüttel marschierte, um kleine Einkäufe zu machen, ging, wenn er den Kornmarkt überquerte, auf das Geschäft von Hermann Herrmann zu, öffnete die Tür und rief in den Laden: „Na, ji Stadtbeisters, sin je all uppe?“

Die Probleme von heute, wie Demos und Selbstverwirklichung, die größtenteils der Langeweile entspringen, waren unbekannt, dafür bestand auch kein Bedarf. Die Frauen kamen aus überbrachter Erfahrung gar nicht auf die Idee, sich zu profilieren. Der Mann war der unentbehrliche Ernährer. Alleinstehende Frauen, z. B. Kriegerwitwen, noch dazu mit kleinen Kindern, waren schlecht dran. Sie waren trotz Fleiß und Genügsamkeit auf die Hilfe der Mitmenschen angewiesen.

Die Politik hielt in der Weimarer Zeit, wenn auch verhalten, so doch Einzug ins Dorf. In Wahlzeiten war der Ort bunt von Wahlplakaten. In der Regel war die arbeitende Landbevölkerung konservativ eingestellt, die Pendler aber brachten aus der Stadt auch neue Ideen mit. Aber ein Regierungswechsel „da ganz oben“ änderte an den Verhältnissen kaum etwas.

1933 brachte einen Einschnitt. Begriffe wie Volksgemeinschaft und soziale Verpflichtung führten zu fühlbaren Veränderungen zugunsten der Landarbeiter. Die Arbeitgeber wurden zur Freiwilligkeit gezwungen. Die Bezahlung wurde besser, die Wohnung angenehmer und moderner. Insbesondere die Frauen wurden durch Kurse aller Art zu besserer und rentabler Haushaltsführung angehalten und traten dadurch vermehrt in das gesellschaftliche Leben im Dorfe ein. Die Landarbeiter wurden durch die Autarkiebestrebungen des „Dritten Reiches“ zu einem wichtigen und damit selbstbewußten Teil der Bevölkerung. Doch damit gelangen wir in völlig andere politische und gesellschaftliche Verhältnisse, die nicht mehr Gegenstand unserer Betrachtung sein können.

Buchbesprechungen

Twischen Hilmessen un Ganderssen. Plattdeutsches aus Vergangenheit und Gegenwart. Hrsg. von Jürgen Schierer. (Ostfälisches Platt, 3. Bd.) Peine: Ostfalia Verlag 1988. 376 S., 8°, DM 29,—.

Twischen Harz un Madeborch. Plattdeutsches aus Vergangenheit und Gegenwart. Hrsg. von Jürgen Schierer. (Ostfälisches Platt, 4. Bd.) Peine: Ostfalia Verlag 1991. 447 S., 8°. DM 29,—.

Mit diesen beiden Bänden ist Jürgen Schierers umfangreiche Dokumentation des ostfälichen literarischen Plattdeutsch des 19. und 20. Jahrhunderts abgeschlossen. Alle vier Bände der Anthologie zusammengekommen bringen es auf fast 1700 Seiten Umfang und enthalten Texte von mehr als 100 Autoren, die zwischen Hameln im Westen, Gutenswegen (vor den Toren Magdeburgs) im Osten, Mörse (heute Teil von Wolfsburg) im Norden und Oberode (bei Hedemünden) im Süden zu Hause sind bzw. waren. Damit sind vom Herausgeber die geographischen Grenzen des ostfälichen Dialektgebiets zum großen Teil abgeschritten worden, allerdings ist (warum?) der nördliche Bereich des Ostfälichen, insbesondere das Heideostfäliche (um Uelzen), ausgespart geblieben.

Wie schon in den beiden ersten Bänden (vgl. diese Zeitschrift, Jg. 73, 1988, S. 107) findet sich auch in den hier anzuzeigenden eine bunte Mischung aus mancherlei literarischen Gattungen. Quantitativ im Vordergrund steht, wie nicht anders zu erwarten, die Anekdote (ostfälich: dat Döneken). Die Anekdote ist die schlichteste Form der Umsetzung mündlichen Erzählstoffs in die Schriftlichkeit: Schrief dat mal up! Aus diesem Grunde hat die Döneken-Gattung gerade in der Mundartliteratur seit dem 19. Jahrhundert eine starke Tradition entwickelt; wichtigster Repräsentant dieser Gattung für das literarische Ostfalen und Vorbild auch für viele der hier versammelten Autoren dürfte der Einbecker Wilhelm Henze (1845 — 1918) gewesen sein. Längst nicht jeder, der sich zum Aufschreiben dessen berufen fühlt, was er mündlich so publikumswirksam zu erzählen pflegt, besitzt auch ein schriftstellerisches Erzähltalent, und somit stößt denn der Leser auch in diesen zwei Bänden auf manches Mittelmäßige. Der Herausgeber hat Texte solcher Art bewußt nicht von vornherein ausgesondert, sondern sie als Dokumente einer „Volksliteratur“ so, wie sie eben vielfach ist, und nicht, wie sie sein könnte und man sie sich oft wünscht, akzeptiert. Wie man zu dieser Entscheidung auch steht: unabweisbar ist der sprach- und oft auch sozialgeschichtliche Dokumentationswert derartiger Anekdoten-Literatur, und daher kommt es wohl, daß man auch die literarisch anspruchsloseren Texte der Anthologie durchaus mit wohlwollendem Interesse liest.

Daneben enthalten beide Bände jedoch auch zahlreiche Stücke, die sich weit über solches Mittelmaß erheben: in Bd. 3 etwa die Prosa des Hildesheimer Philologen und Pädagogen Ludwig Schulmann (1814 — 1870), eines Juden, der sich zu seiner Zeit große Verdienste um die Lehrerbildung für jüdische Schulen erworben hat, oder die Gedichte des aus Rössing bei Nordstemmen gebürtigen Rundfunkjournalisten und Hörspielautors Konrad Tegtmeier (1905 — 1972), in Bd. 4 das Kriegsheimkehrer-Kapitel *August 1947* aus Günter Wahrendorfs (Erleben; 1927 — 1990) Roman *Aantenflott un Räubesluck* oder auch einige Gedichte des Ilsenburgers Werner Haberland (* 1936). Auch der Leser mit literarischen Ansprüchen geht also keineswegs leer aus.

Gleichsam als literarhistorische Zugabe bringen beide Bände in je einem Anhang Beispiele aus der Frühgeschichte der neuniederdeutschen Literatur: u. a. einige Hochzeitsgedichte des 18. Jahrhunderts, eine Probe aus der bald wieder eingegangenen niederdeutschen Wolfenbütteler Aufklärungs-Wochenschrift *Dei ohle plattdütsche Mann* von 1774, eine Anekdote aus dem *Sassishen Döneken-Bok* (1828) des Braunschweiger Arztes Karl Friedrich Arend Scheller (1773 — 1842).

Wer Autoren aus Braunschweig und Umgebung sucht, findet im 4. Bd. Texte von Heinrich Deumeland (Mörse), Erika Pansegrau, Wilhelm Sandfuchs, Robert Schaper und anderen. (Andere Braunschweiger Autoren wie Schmelzkopf, Hermann, Reiche, Börker sind im ersten Band der Reihe vertreten.)

Wesentliches Verdienst des Herausgebers und Verlegers Jürgen Schierer ist es, in seiner Anthologie die sprachliche Einheit und zugleich Vielfalt des ostfälichen Mundartgebiets so anschaulich wie kurzweilig vorgestellt zu haben, und zwar für jedermann, nicht speziell für den Experten. Trotz allerhand Druckfehlern und ein paar

merkwürdigen Inkonsistenzen (bald gibt es ein niederdeutsch-hochdeutsches Glossar, bald gibt es keins) stellen die vier Bände ein Dokument von bleibendem Wert dar. Am interessantesten ist wohl gegenwärtig der vierte Band, wesentlich die ostfälischen Mundarten der früheren DDR betreffend: Wer von uns wußte denn, wie z. B. das Plattdeutsch von Benneckenstein klingt? Bei Schierer kann man's lesen.

Herbert Blume

Günter Währendorf: Sunniger Harwest. Sonniger Herbst. Vortelljes ut'r Tietenwenne. Geschichten aus der Zeit der Wende. Peine: Ostfalia Verlag 1991. 133 S. 8°.

Die bei Helmstedt und Schöningen verlaufende Ostgrenze des einstigen Landes Braunschweig ist immer bloß eine politische, nie eine Dialektgrenze gewesen, mochte das Gebiet östlich davon nun zum Erzbistum Magdeburg bzw. Bistum Halberstadt, zum Kurfürstentum Brandenburg, zum Königreich Preußen und dessen Provinz Sachsen, zu Sachsen-Anhalt (wie auch jetzt wieder) oder zum DDR-Bezirk Magdeburg gehören. Das mundartliche Kontinuum des ostfälischen Niederdeutsch zwischen — sagen wir — Bückeburg und Magdeburg ist von den jeweiligen politischen Zugehörigkeiten nie gestört worden.

Seit die DDR sich auch kulturell in fast jeder Hinsicht einkapselte, war es um unsere praktische Kenntnis des ostfälischen Niederdeutsch östlich von Helmstedt allerdings schlecht bestellt. Westlich der Grenze weitgehend unbemerkt geblieben sind daher auch die literarischen Versuche in ostfälischem Platt, die es dort zwischen Kriegsende und 1989 (übrigens unter dem sehr wechselhaften Stern staatlicher Behinderung oder Zulassung von Dialektliteratur) gegeben hat. Ein Autor, der über das in aller Mundartliteratur verbreitete Gestrüpp der Anekdotenliteratur hinausragte, war der aus Erxleben stammende und dort ansässige Erzähler und Theaterautor Günter Währendorf (1927 — 1990). In der DDR ist er überregional vor allem durch seinen Roman *Aantenflott un Räubesluck* (also: Entenflott und Rübenschnaps) bekannt geworden, dessen erster Band 1987 bei Hinstorff in Rostock erschienen ist. Der zweite soll postum folgen.

Die unter dem Titel *Sunniger Harwest/Sonniger Herbst* zusammengefaßten neun kurzen Prosastücke Währendorfs sind Momentaufnahmen aus dem Alltag von DDR-Bürgern, niedergeschrieben zwischen „Juni 1989“ und dem „25. November 1989“. Sie sind datiert. Die ersten handeln somit noch vom Schlangestehen im Konsum, von *Bungalows un Datschen*, von den Beziehungen, die man haben muß, um das zu bekommen, was man benötigt oder gern hätte, und von den Klassenunterschieden im real existierenden Sozialismus. In der letzten Erzählung *Man mott dabi sien* geht es dann um die erste Erkundungsfahrt eines in den Novembertagen eilig „gewendeten“ kleinen Parteifunktionärs im Trabi nach Königsutter, einer Schnorrernatur namens Schnoor, der Begrüßungsgelder doppelt und dreifach kassiert und der sich als gelernter und eingefleischter Atheist in dörflichen Pfarrhäusern der Elmgegend an Suppen- und Kuchentischen kostenlos durchißt. Die oft negativen Helden von Währendorfs Geschichten sind keine abgefeimten Schufte, sondern Meister im Lavieren, im Sich-Anpassen und Sich-Durchmogeln, im permanenten Umspielen der Grenze zwischen (noch) Gerissenheit und (schon) Kriminalität: Überlebenskünstler.

Das ganze also auf Plattdeutsch. Wer das nicht glatt herunterliest, findet auf den rechten Druckseiten des zweisprachigen Buches eine — manchmal recht freie — hochdeutsche Version (aus der Feder des Autors). Es ist allerdings davon abzuraten, allein diese Übersetzungen zu lesen, denn der sprachliche Charme der niederdeutschen Originaltexte ist auf dem Weg ins Hochdeutsche leider vielfach auf der Strecke geblieben.

Währendorfs plattdeutsche „Vortelljes“ jedoch, ganz unpräntiös erzählte Alltagsgeschichten, sind lesenswert, gerade für unsereinen, der die „Wende“ auf der anderen Seite der Grenze miterlebt hat.

Herbert Blume

Gerhard Eckert: Niedersachsens Literatur entdecken und erleben. Begegnungen mit Schriftstellern und ihren Werken. Mit über 25 Textproben. Husum 1991. 111 S.

Nach Jahren des Vergessens oder auch Verdrängens wird der Aspekt der Regionalität der Literatur, trotz aller Versuche der kritischen Schulen der 60er Jahre, die heute in den Universitäten den Ton angeben, und die sich

vehement darum bemühen, den Begriff der „Heimat“ zu durchdringen und ad absurdum zu führen, endlich wieder als ein zulässiger und gangbarer Weg der Betrachtung erwogen. Mehr noch: man kann sagen, daß er einen bestimmten hermeneutischen Schlüssel abgibt, und als solcher geeignet ist, wesentliche Erkenntnisse zu erbringen bzw. dazu beitragen kann, verschüttete Kontinente der Literatur freizulegen.

Glücklicherweise hat sich in den letzten Jahren der Kölner Literaturwissenschaftler Norbert Mecklenburg einer theoretischen Untermauerung des regionalen Aspektes der Literatur angenommen. Hinzu kommt noch die Theorie der interkulturellen Germanistik, wie sie etwa von Bernd Thum an der Universität Karlsruhe vertreten wird.

Ansätze zu einer differenzierten regionalen Betrachtungsweise von Literatur gibt es, schon aus den bekannten föderalen Traditionen heraus, in Deutschland eigentlich seit dem Bestehen der Germanistik als Wissenschaft im 19. Jahrhundert. Einen Höhepunkt bildete dann das vierbändige Literaturwerk von Josef Nadler: *Literaturgeschichte der deutschen Stämme und Landschaften*, das seit den zwanziger Jahren erschien und zunehmend von nationalsozialistischer Ideologie durchdrungen war. Nichtsdestotrotz ist dies fragwürdige Werk zugleich eine wissenschaftliche Hochleistung und bedarf einer genauen und differenzierten wissenschaftlichen Betrachtung.

Ganz vorn in der Förderung des regionalen Ansatzes zur Betrachtung von Literatur und Kultur — der ja schließlich vielleicht als der genuin deutsche betrachtet werden kann, und mehr noch: den deutschen Kulturbegriff nicht nur beschreibt, sondern selbst beinhaltet — hat sich der Husum Verlag in nämlicher grauer Stadt am Meer seit Jahren schon verdient gemacht. Waren es zunächst Bände, die die Verknüpfung einzelner Städte mit der Literatur aufzeigen wollten, so liegt nun im Falle Niedersachsens der Fall des waghalsigen Versuchs vor, die Literaturgeschichte eines ganzen Bundeslandes zu beschreiben. Und an diesem Punkte setzt die Überlegung ein: Die Städte als nicht zu Unrecht wiederentdeckte Punkte des sich auch selbst im Mittelalter herausgebildet habenden Selbstverständnisses der Kommune als das dem gemeinnützigen Besten trägt auch in dem nächsten Schritt der Verschriftlichung. Der frühmoderne Fürstenstaat, in seinen territorialen Ausprägungen mindestens bis 1945, ja manchmal in den niedersächsischen Verwaltungsbezirken bis in die 70er Jahre hinein spürbar präsent, trägt ebenso, und ist mancherorts überdies Erbe der städtischen Tradition des Mittelalters. Aber ein so heterogenes Gebilde wie Niedersachsen auf eine Literaturformel bringen?

Das wird nicht gelingen. Übrigens gibt es auch hier hervorragende Vorbilder, allem voran die *Niedersächsische Literaturgeschichte* von Rudolf Eckart, die in dem interessanten, aber nur sehr unsystematischen Literaturverzeichnis des hier vorliegenden Bandes nicht einmal aufscheint.

Natürlich werden nicht nur die heimischen, d. h. die im Lande geborenen, sondern eben auch die zugezogenen Schriftsteller gebührend berücksichtigt; allerdings umgeht der Autor Gerhard Eckert vollständig das Phänomen der Darstellung von Stadt und Land in der Literatur. Romane wie Knigges *Die Reise nach Braunschweig* etwa kommen gar nicht vor.

Heinrich der Löwe erscheint als literarische Gestalt in Grabbes Hohenstaufen-Dramen, davon wird nichts berichtet. Die Reihe ließe sich fortsetzen. Nun ist klar, daß ein solcher literarischer Band nur Bruchstücke anbieten kann. Erwartet werden kann aber eine Einsicht in die Prinzipien der Auswahl der vorgestellten bzw. genannten Dichter. Daß ein so interessanter Mann wie der Literatur-Nobelpreisträger Rudolf Eucken Platz findet, ist nur zu loben, wo aber, kommen wir nun zum engeren Thema des Braunschweiger Landes, ist ein so weltliterarisch bedeutsames Phänomen wie Hermann Bote? Bevor wir dem näher nachgehen, sei hier schon leise das Problem des Bandes angesprochen: Das Land Niedersachsen als Thema ist viel zu heterogen und vielschichtig, zudem historisch als Einheit zu jung, um wirklich in der Tiefenschicht vernünftig in bezug auf seine Literaten dargestellt werden zu können. Die Beziehungen von Braunschweig und Wolfenbüttel nach Halberstadt und Quedlinburg sind wesentlich intensiver und fruchttragender als die nach Osnabrück oder Stade.

Natürlich fehlt das Thema Goethe nicht. Wo aber wird es abgehandelt? Kuraufenthalt in Bad Pyrmont. Kein ganz unwichtiger Aufenthalt, gewiß. Aber verglichen mit den Harzreisen etwas von so untergeordneter Wichtigkeit . . .

Wolfenbüttel ist Lessing, sicherlich. Eines Marschländers wie Hermann Allmers wird gedacht, Barockautoren wie Schottelius oder gar Herzog Anton Ulrich spielen da keine Rolle bzw. werden unter Einbeck gehandelt. Wilhelm Raabe findet sich in Eschershausen eingereiht, sicherlich nicht falsch, aber ob Braunschweig denn nur Familie Huch ist, darf denn doch ein wenig bezweifelt werden. Die wahrlich nicht ganz unwichtigen Professoren am Collegium Carolinum kommen erst gar nicht vor. Stendal in Niedersachsen? Casanova? Wir bewegen uns immerhin auf der Ebene von Weltliteratur.

Rilke begegnet als Gast in Worpswede unter dem Oberbegriff Heinrich Vogeler. Nun war letzterer zwar auch Literat, aber wer bedeutender war, darüber dürfte wohl kaum ein Zweifel bestehen, zumal der Dichter aus Prag eben nicht nur „Gast“ in Worpswede war, sondern hier mit seiner Frau Clara Rilke-Westhoff zusammengelebt hat. Nebenbei hat er auch einmal ein Buch mit dem Titel *Worpswede* geschrieben.

Die Aufzählerei ließe sich fortsetzen, zeigt aber eines ziemlich deutlich: Das Buch ist relativ konzeptionslos. Allerdings muß im gleichen Atemzug gesagt werden, daß das Verdienst des Buches nicht nur darin besteht, eben auch unbekanntere Schriftsteller vor Augen zu führen, sondern überhaupt Interesse und Sensibilität für die Regionalität von Literatur zu wecken.

Innen ist es ganz hübsch gestaltet und eignet sich gut als Reiseführer in Sachen Literatur, wenn im Einzelfall dann auch wieder zu ungenau. Die Gestaltung des Umschlages dagegen ist nur als schlimm zu bezeichnen: ein überbelichtetes Photo mit dem miserablen Standort des Nathan-Standbilds vor dem Lessinghaus der Herzog August Bibliothek, dann drei verschiedene Schriftgrößen auf dem Umschlag. Der Husum-Verlag ist nicht nur in dieser Publikation gut beraten, wenn er sich endlich einen guten Graphiker als Buchgestalter zulegte. So ist es provinziell, und das ist etwas anderes als regional.

Die Literaturgeschichte Niedersachsens ist ein problematisches Feld, und es ist insgesamt überhaupt zu überlegen, ob es sie in dieser Gänze geben sollte. Wie wäre es mit einer Oldenburgischen, einer Schaumburgischen, einer Hannoverschen, einer Lüneburgischen, einer Ostfriesischen, einer Osnabrücker und einer Braunschweigischen?

Christian Juranek

Doris Schupp: Pilze, Hinweise zum Pilzartenschutz in Niedersachsen. Broschüre. 20 Seiten, 30, zumeist farbige Abbildungen. Herausgegeben vom Niedersächsischen Landesverwaltungsamt, Fachbehörde für Naturschutz, unter fachlicher Beratung von **Knut Wöldecke**. Hannover, 1991.

„Wer sich zum Lobredner der Pilze aufwerfen wollte, hätte in der That einen schweren Stand. . . . Bei weitem die meisten (!) größeren Arten sind schädlich, selbst tödlich. Die glänzenden Farben einiger Gattungen flößen uns Mißtrauen ein, weil sie nur bestimmt (!) scheinen, Unerfahrene anzulocken und zum gefährlichen Genuß zu reizen, und selbst die Orte, an denen sie wachsen, erregen Grauen und Widerwillen.“

Mit diesem etwas grauseligen Zitat auf dem Jahre 1871 beginnt die reichbebilderte Farbbroschüre der Landesfachbehörde für den Naturschutz. Sie möchte Werbung machen für die faszinierende Welt der heimischen Pilzflora und für die dringende Notwendigkeit des Pilzartenschutzes. Dieses Ziel ist der ansprechenden Publikation durchaus gelungen. Angaben über Formenvielfalt und Lebensweise werden ergänzt durch Informationen über verantwortungsbewußtes Pilzesammeln und die wichtige Rolle der Pilze im Naturhaushalt, dies gerade auch vor dem immer noch aktuellen Hintergrund des anhaltenden Waldsterbens. Ein Blick auf die Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Großpilze stimmt nachdenklich: fast ein Viertel der über 3000 im Gebiet bekannten Arten ist bereits gefährdet.

Die vorliegende Broschüre bewirkt jedoch vor allem eins, sie macht neugierig auf mehr, auf Hörnlinge, Stachelbärte, Erdsterne und Hexenbutter, auf Schleimrüblinge und Rotgestiefelte Gürtelfüße. Die Broschüre kann bei der Fachbehörde für den Naturschutz, Postfach 107, 3000 Hannover 1, kostenlos bezogen werden. Man sollte davon Gebrauch machen!

Heiko Brunken

Manfred Rasper, Peter Sellheim und Brigitte Steinhardt: Das Niedersächsische Fließgewässerschutzsystem — Grundlagen für ein Schutzprogramm. Einzugsgebiete von Oker, Aller und Leine. Unter Mitarbeit von Dietrich Blanke und Eva Kairies. 458 Seiten mit zahlreichen, zum Teil farbigen Abbildungen sowie zwei großformatigen farbigen Karten. Herausgegeben vom Niedersächsischen Landesverwaltungsamt, Fachbehörde für Naturschutz, als Heft 25/2 der Reihe Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen. Hannover, 1991. Bezugspreis 35,— DM.

Das vorliegende Werk kann als wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einem wirkungsvollen niedersächsischen Fließgewässerschutz gewertet werden. Mit ihm ist der Schritt von einem theoretischen Ansatz, wie es DAHL & HULLEN 1989 als Konzept eines landesweiten Fließgewässerschutzsystems umfassend vorgestellt haben, zum praxisorientierten Programm vollzogen worden. Das Werk ist durchaus als mächtig zu bezeichnen. Auf 458 Seiten präsentiert sich ein handfestes Werkzeug aus theoretischen Grundlagen, Definitionen, Literatur und vor allem aus flächenscharfen Gewässerdaten, die alle aufgrund eigener Geländekartierungen von insgesamt 2420 km Gewässerstrecke an über 62 Gewässern im Einzugsgebiet von Oker, Aller und Leine zustande gekommen sind.

Neben dem vorliegenden Heft existieren noch drei weitere Einzelhefte (*Elbe-Einzugsgebiet, Einzugsgebiete von Weser und Hunte, Einzugsgebiete von Ems, Hase, Vechte und Küste*), da Umfang und Inhalt der landesweiten Gewässeruntersuchung und ihre praxisorientierte Zielsetzung eine Aufteilung erforderlich machte. Die Gliederung aller Einzelhefte besteht grundsätzlich aus einem Allgemeinen und einem Speziellen Teil. Der Allgemeine Teil ist für alle vier Hefte identisch: In einer kurzen Einleitung (S. 9 — 10) wird auch auf die rechtlichen Grundlagen eingegangen, ohne diese Materie allerdings zu vertiefen. Hier wäre ein eigenes Kapitel wünschenswert gewesen, was den Wert der vorliegenden Arbeit gerade als Handbuch für die Praxis noch erhöht hätte. Auf zwei Seiten (S. 11 — 12) werden in stark verkürzter Form (wohl um die vorliegenden Hefte vom Umfang her noch handhabbar zu halten) nochmals die wichtigsten Aussagen des bereits erwähnten Fließgewässerschutzkonzeptes von DAHL & HULLEN dargestellt. Zum näheren Studium sei hier jedoch unbedingt auf die Originalarbeit verwiesen. Es folgen eine Kurzbeschreibung der Gewässerauswahl (S. 13 — 18) sowie eine ausführliche Darstellung von Arbeitsmethodik und Definitionen, die wesentlich zum Nutzwert der Arbeit beiträgt (S. 18 — 24). Die Umsetzung des Fließgewässerschutzsystems wird durch einen prägnanten Maßnahmenkatalog, durch Benennung von Prioritäten und Aussagen über die Durchsetzungsmöglichkeiten des Programms aufgezeigt (S. 29 — 34). Das ausführliche Literaturverzeichnis (S. 36 — 46) berücksichtigt auch die für die praktische Arbeit bedeutsamen unveröffentlichten Untersuchungen wie Gutachten, Projektarbeiten usw. Der anschließende Fototeil (S. 49 — 64) mit insgesamt 46 informativ beschrifteten Farbfotos trägt wesentlich zum Verständnis der verwendeten Fachbegriffe und theoretischen Aussagen bei.

Der Spezielle Teil macht den Hauptumfang des Werkes aus (S. 65 — 458). Jedes untersuchte Gewässer wird durch eine Übersichtstabelle sowie durch Angaben zur Gewässergüte und zur Auswahl der Oberläufe (was in der Praxis durchaus nicht einfach ist) beschrieben. Von der Quelle bis zur Mündung werden jeweils einzelne Gewässerabschnitte unterschieden und detaillierte Angaben über Gewässerstruktur, Substrat, Auennutzung, Ufervegetation sowie festgestellte Wasserpflanzen- und Tierarten getroffen. Für die Praxis von besonderer Bedeutung ist die Kartierung und Bewertung von starken und sehr starken Beeinträchtigungen am Gewässerlauf (hier vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig als „Knackpunkte“ bezeichnet), für deren Beseitigung ein hoher technischer, finanzieller bzw. juristischer Aufwand notwendig ist. Beispielhaft genannt seien hier die gewässerschnittenden Querbauwerke (z. B. Wehre) oder Abwassereinleitungen. Ein wertvolles Arbeitsmaterial stellt der Tabellen- und Kartenteil (Maßstabe 1:25 000) dar, in dem für jedes untersuchte Gewässer Detailangaben zu sämtlichen Bauwerken, Verbauungen und Einleitungen am Gewässerlauf sowie eine Bewertung der jeweiligen Beeinträchtigungen für das Gewässer getroffen werden. Artenlisten von Flora und Fauna sowie Literaturverweise, die aufgrund der landesweiten Erfassung und relativ kurzen zweijährigen Bearbeitungszeit allerdings lückenhaft bleiben müssen, runden die Gewässerbeschreibungen ab.

Das vorliegende Heft ist keins zum Unter-das-Kopfkissen-legen. Es gehört vielmehr auf die Schreibtische von Behörden, Wasser- und Bodenverbänden, von Naturschutzvereinen und engagierten Einzelpersonen, und zwar aufgeschlagen! Der Fleißarbeit dieses Werkes möge die Fleißarbeit bei der dringend erforderlichen Renaturierung unserer sogenannten *Vorfluter* folgen.

Heiko Brunken

Gerhard Korth, Zwischen Elm und Aller. Geschichte der Heimat. 96 Seiten, 33 Abbildungen. Elm-Verlag Cremlingen-Hordorf 1991. ISBN 3-927060-06-2. 24,80 DM.

„Die Heimatliebe ist auch in unserer materialistischen Zeit noch nicht ausgestorben“. Mit diesen Worten leitet der bekannte Chronist heimatkundlicher Geschichte (und Geschichten) eine weitere seiner Schriften ein, in der er (wieder einmal) durch den fesselnden, die Begeisterung des Schreibenden für seine Heimat vermittelnden Stil treffend belegt, wie sehr er selbst für diese Aussage steht. Und diese Begeisterung, die sehr schnell auch zumindest das Interesse des Lesers zu wecken vermag, ist es, die dieses Buch von vornherein empfehlenswert macht, selbst wenn viele historische Sichtweisen und Deutungen Widerspruch hervorgerufen.

„Wer aber sein Vater- und Heimatland liebt, der ist auch bemüht, möglichst viel über die Vergangenheit und über das Leben seiner Vorfahren zu erfahren“, fährt der Autor fort. Daß es aber möglich wird, sich diese Informationen auch zur Heimatgeschichte ohne viel Mühe zu verschaffen — nicht jeder hat Zeit und Möglichkeit, in den Archiven zu suchen —, wird durch die bewundernswerte Arbeit fast immer kleiner Verlage möglich, die sich mit Hingabe der Herausgabe heimatkundlicher Bücher widmen. Von vornherein ohne Aussicht auf größere Gewinne (von wegen unserer „materialistischen Zeit“), da auf einen kleinen, lokalen Leserkreis beschränkt, entstehen unter diesen Vorzeichen Druckwerke von teilweise erstaunlicher (und erfreulicher) Qualität. Der Elm-Verlag in Cremlingen ist seit Jahren in unserer Region (dem Land zwischen Harz und Heide) Vorbild für eine solche heimatkundliche Arbeit. Nach den beliebten Landkreisbüchern und den plattdeutschen Büchern beginnt der Verlag mit diesem Buch eine neue heimatkundliche Buchreihe (die leider unbenannt geblieben ist).

In diesem Buch geht es um „Geschichte“ und „Geschichten“ des Hasenwinkels (das ist die mit dem Titel „Zwischen Elm und Aller“ lokalisierte Landschaft), wie das Gebiet um den zentralen Ort Ochsendorf näher bezeichnet wird. Die „Geschichte“ wird dabei vom Autor wiedergegeben, der dabei häufig die handgeschriebene Chronik eines Georg Willekes benutzt, die zwischen 1913 und 1925 geschrieben wurde und die Quellen wiedergibt, die heute nicht mehr vorhanden sind. Diese Chronik wurde ihm vom inzwischen verstorbenen Wilhelm Rose weitergereicht, die dieser wiederum von seinem Vater geerbt hatte — das (häufige) Schicksal einer heimatkundlichen Geschichtsquelle. Das Wilhelm Rose sich seinen Erben richtig ausgesucht hat, zeigt das vorliegende Buch. Diese Geschichtsquelle wird nicht mehr verlorengehen.

Gerhard Korth verwebt „Geschichte“ und „Geschichten“ — wie könnte es auch sinnvoll sein, diese in der Heimatkunde zu trennen — zu einem lebendigen Geschichtsbild, das in der Urgeschichte mit Eiszeit und Steinzeit beginnt und, mit der üblichen Auslassung der Zeit zwischen 1933 und 1945, bis zur Gebietsreform 1972 führt. In den geschichtlichen Entwicklungsablauf der Landschaft, die immer Durch- und Übergangscharakter hatte und zeitweise auf drei Länder aufgeteilt war (Königreich Hannover, Königreich Preußen, Herzogtum Braunschweig), werden interessanten Abschnitte eingeflochten über Themen wie zum Beispiel die „Flößerei und Schifffahrt auf der Schunter“, „Beschwerliche Reisen und Transporte“, „Preise im Wandel der Zeit“, „Die Entwicklung des Schulwesens“ ebenso wie belebende Geschichten, etwa „Pastor Peper ließ 1684 den Zuchtbullen verhungern“ und lokale historische Ereignisse, so über den „Streit um die Holzrechte auf dem Dorm“. Auch die volkskundlichen Bräuche finden die ihnen gebührende Behandlung.

Es ist hier nicht der Platz, schon gar nicht bei der Fülle des Dargebotenen, über die zahlreichen historischen Äußerungen zu diskutieren, in denen man eine andere Ansicht vertreten kann als der Autor. Bei der offenlegenden Darstellungsweise kann sicherlich auch jeder mitdenkende Leser seine eigene Meinung finden. Zu einem Punkt kann und mag sich der Rezensent als Urgeschichtler aber doch nicht zurückhalten. So sei ihm denn eine kritische Anmerkung erlaubt, zumal es sich offenbar um eine nicht aus der Welt zu bringende Auffassung han-

delt, die zudem viele braunschweigische Heimatforscher heftig beschäftigt. Im Hasenwinkel und darüberhinaus im gesamten Gebiet zwischen Harz und Heide haben sowohl nach archäologischen wie nach sprachwissenschaftlichen Quellen niemals Kelten gesiedelt, und schon gar nicht in der Steinzeit (da gab es sie überhaupt noch nicht. Nach heute allgemein akzeptierter Auffassung haben sich die Kelten im 8./7. Jahrhundert v. Chr. am Beginn der Eisenzeit im südlichen Mitteleuropa herausgebildet). Die als Beleg angeführten Zitate dürften doch, gelinde gesagt, ziemlich veraltet sein.

Das Buch kann jedem historisch und heimatkundlich Interessierten nur wärmstens empfohlen werden, zumal es auch noch, im Gegensatz zu vielen (den meisten?) seiner Artgenossen, sehr anregend und unterhaltsam geschrieben ist. Man merkt, daß der Autor Pädagoge ist, vermutlich einer jener Art von Lehrern (wie sie heute leider kaum noch nachwachsen), die sich noch für die Heimatkunde begeistern konnten und vor allem fähig waren, diese Begeisterung in belehrend-verständlicher Sprache, aber niemals langweilig, an ihre Schüler weiterzuvermitteln. Auch die Gliederung ist durch die Aufteilung in zahlreiche kurze Abschnitte dem Charakter und dem Anliegen des Inhaltes optimal angepaßt und durch die deutlich abgehobenen Zwischenüberschriften außerdem optisch leicht erfaßbar. Durch zahlreiche (historische) Schwarzweißfotos aus dem Archiv von Autor und Verlag, die allerdings häufig etwas dunkel ausfallen, sowie einfache, aber anschauliche Strichzeichnungen wird das Ganze zudem ansprechend illustriert.

Das Buch wird in einer sehr gefälligen Aufmachung präsentiert, wobei insbesondere auch die graphische Umschlaggestaltung sofort angenehm positiv ins Auge fällt. Einfach, aber wirksam und gut — ausgesprochen selten heutzutage. Dafür ist dann wohl dem Verlag zu danken, der dem Inhalt damit einen würdigen Rahmen verschafft hat und der (wieder einmal) gezeigt hat, das Heimatkunde und (verlegerische) Qualität sich in der Buchpräsentation nicht ausschließen müssen. Es bleibt zu hoffen, daß der Elm-Verlag die hier begonnene Reihe noch lange wird fortsetzen können.

Wolf-Dieter Steinmetz

Der Braunschweigische Landesverein für Heimatschutz im Jahre 1991

Die Jahreshauptversammlung fand am 14. 3. 1991 im Braunschweigischen Landesmuseum statt. Neuwahlen standen nicht an, Zuwahlen und Veränderungen im Vorstand sind nicht erfolgt. Im Berichtsjahr erschienen die Bände 75, 1989; 76, 1990 und 77, 1991 der Braunschweigischen Heimat, womit der Rückstand in der Erscheinungsfolge aufgeholt ist.

Der Verlust folgender Mitglieder durch Tod ist zu beklagen: Fritz Gaber, Marie-Luise Kahlenberg, Elisabeth Koch, Hildegard Lambrecht, Irmgard Peters, Franz Raab, Marga Stein und Hans-Otto Wienbreyer.

Folgende Veranstaltungen wurden durchgeführt:

- 10. 1. 1991 Vortrag mit Lichtbildern „Romanische Kirchen und Klöster im Nordostharz“ (H. Behrens)
- 14. 2. 1991 Vortrag „Historische Industrie- und Verkehrsbauten in Magdeburg“ (Dr.-Ing. Friedhelm Ribbert)
- 2. 3. 1991 Exkursion „Besuch in Osterwieck“ Leitung: Hans-Friedrich Meibom
- 14. 3. 1991 Vortrag mit Lichtbildern „100 Jahre Braunschweigisches Landesmuseum“ (Gerd Biegel M.A.)
- 27. 4. 1991 Exkursion „Hannoversch Münden, Kr. Göttingen“ Leitung: Hans-Friedrich Meibom
- 30. 5. 1991 Führung durch den Botanischen Garten. Leitung: Technischer Leiter Klaus Baeske
- 15. 6. 1991 Exkursion „Geologie des Nordwestharzrandes: Die klassische Quadratmeile der Geologie im Raum Goslar/Bad Harzburg“. Fachliche Führung: Dr. Bombien; Leitung: Hans-Friedrich Meibom
- 27. 6. 1991 Besichtigung der Biologischen Bundesanstalt Braunschweig. Leitung: Dr. Ph. Wohlers
- 22. 8. 1991 Führung durch die Sonderausstellung „Budapest im Mittelalter“. Leitung: Wolf-Dieter Steinmetz M.A.
- 24. 8. 1991 Exkursion „Mecklenbruch im Solling und Schloß Fürstenberg, Kr. Holzminden“. Leitung: Hans-Friedrich Meibom
- 5. 9. 1991 Spaziergang — Besichtigung der archäologischen Ausstellung in der Schule Braunschweig-Querum, mit anschließender Feldbegehung. Leitung: Stadtheimatspfleger Rolf Siebert
- 12. 9. 1991 Vortrag „Ein Herzog, der in Vergessenheit geriet“ (Friedrich Wagnitz)
- 5. 10. 1991 Exkursion zu den „Schlössern und Burgen Hessen, Zilly und Westerbürg südlich des Großen Bruches, Kr. Halberstadt“. Leitung: Hans-Friedrich Meibom
- 9. 10. 1991 Vortrag mit Lichtbildern „Neue Forschungen zur Baugeschichte des fürstlichen Lustschlosses zu Salzdahlum“ (Dr. Hans-Henning Grote)
- 24. 10. 1991 Führung „Besuch des Mineralien-Kabinetts der TU Braunschweig“. Leitung: Prof. Dietmar Reinsch
- 14. 11. 1991 Vortrag „Kleine Welt — Große Welt. Die Hofkultur Schloß Beverns 1667 — 1687“ (Frau Dr. Gillian Bepler)
- 12. 12. 1991 Führung / Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel „Alles zu Nutzen. Der Beitrag der fruchtbringenden Gesellschaft zur Kultur des Barocks.“ Leitung: Christian Juranek

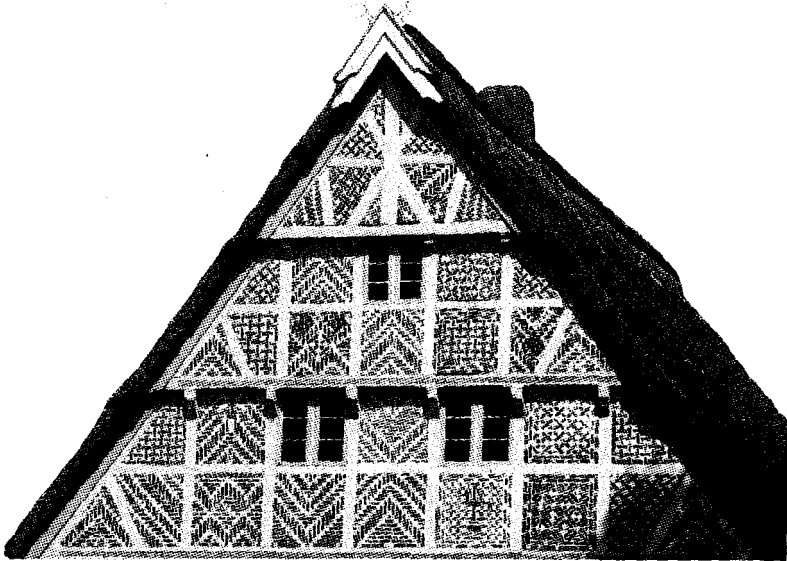
Der Mitgliederbestand betrug am 31. 12. 1991: 428.

Wolf-Dieter Steinmetz

Haushoch.

Die Öffentliche.

Optimal & Regional



■ Haushoch überlegen – die Hausratversicherung der Öffentlichen. Ob Haus, ob Hof, ob Schloß, ob Höhle. Die Öffentliche versichert auch in Ihren vier Wänden alles, was Ihnen lieb und wert ist. Die Öffentliche. Unsere Sicherheit für alle Dinge unter Ihrem Dach.



ÖFFENTLICHE
VERSICHERUNG BRAUNSCHWEIG